ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

Τεύχος 24 • Απρίλιος 2010

ebike.gr

FREE PRESS

ΟΔΗΓΟΥΜΕ ΣΤΙΣ ΣΕΡΡΕΣ
DUCATI 1098R PURE SUPERBIKE
KTM RC8 1190
ΠΑΜΕ ΤΑ ΟΛΡΟΝ ΣΤΑ ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ;

Aprilia
Αποκοπή στην Ισπανία
SMV 750 Dorsoduro
ΕΝΑ HYPER ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΤΣΕΠΗ

990SM

ΕΝΑΝΤΙΟΝ
BMW HP2 MEGAMOTO
DUCATI HYPERMOTARD

FIRST RIDES
HONDA HORNET 600 ABS
YAMAHA WR85OX
GILERA RUNNER ST 200

LONG TERM TESTS
KTM 690 SUPERMOTO
KTM 950 SUPERMOTO
VOYAGER

FEATURES
BIKENET GOES KARTING

RACING
GP ΑΠΟ ΤΟ MUGELLO
ΣΤΟ ASSEN
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ
ΣΤΙΣ ΣΕΡΡΕΣ

KAWASAKI ZX-10R

FIRST RIDES
HONDA CBF1000 ABS
PIAGGIO X7 250

LONG TERM TESTS
KTM 690 SUPERMOTO
KTM 950 SUPERMOTO
VOYAGER

FEATURES
ΣΤΑ PADDOCKS ΤΟΥ WSBK
ΑΓΟΡΑΖΟΝΤΑΣ MOUNTAIN BIKE

RACING
GP SACHSENRING
ΚΑΙ ΣΑΓΟΥΝΑ SBK

MOTO GUZZI STELVIO 1200

FIRST RIDES
HONDA SH300
YAMAHA YZF-R125
YAMAHA TMAX 530

LONG TERM TESTS
KTM 690 SUPERMOTO
KTM 950 SUPERMOTO
VOYAGER

ΠΑΜΕ TRACKDAY ΣΤΙΣ ΣΕΡΡΕΣ • ΑΝΑΣΤΑΙΝΟΥΜΕ ΕΝΑ YAMAHA SEROW 225

Superbikes '09

THE TEST
HONDA CB1000R

FIRST RIDES
BMW F800 GS, SUZUKI BANDIT 650S, VESPA GTV 250 NAVY

LONG TERM KTM 950 SUPERMOTO • RACING GP INDIANAPOLIS & MOTEGI

EICMA

COVER STORY
DUCATI STREETFIGHTER

LONG TERM TO 690 ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ • FEATURES YAMAHA SEROW: ΤΟ ΣΗΡΙΑΝ

COVER STORY
TRIUMPH Street Triple R

THE FRONT
ΣΑΛΟΝΙ ΜΙΛΑΝΟΥ '08

FIRST RIDES
HONDA SLR 110 • SUZUKI GSX-R600

FEATURE
ΑΘΗΝΑΪΚΟ ENDURO ΜΕ ΑΚΑΤΑΛΛΗΛΑ ΜΗΧΑΝΑΚΙΑ

RACING
ΑΥΑΛΙΑ ΣΤΟ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ • ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΣΤ[Ο] ΤΟΥ BAYLISS

LONG TERM TESTS ΤΟ 690 ΠΕΤΑΓΕΤΑΙ ΜΠΟΥΝΖΑΙ K[AI] 950 ΒΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

YAMAHA YZF-R6

FIRST RIDES
HONDA CBF600 ABS
PEUGEOT SV-UP 125
YAMAHA WR250R

FEATURE ΤΟ SEROW ΤΟΥ ΚΑΤΤΟΥΛΑ ΕΧΕΙ ΤΟΝ ΑΤΕΛΕΙΩΤΟ

BUELL 1125R

FIRST RIDES
GILERA GP 800

RACING 31ο RALLY DAKAR 2009 • FEATURE ΑΘΗΝΑΪΚΟ ENDUR[O] 2)

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΒΑΣΙΛΗΣ ΟΡΦΑΝΟΣ

MYTHIC BIKES ΕΚΘΕΣΗ ΚΛΑΣΙΚΩΝ ΜΟΤΟ • MOTOGP ΛΙΓΟ ΠΡΙΝ ΤΟ QATAR

MOTO MORINI CORSARO AVIO

FIRST RIDES
BMW K1300 GT
HARLEY DAVIDSON XR1200
SUZUKI SIXTEEN

RACING
GP ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΣΕ QATAR ΚΑΙ MOTEGI

APRILIA RSV4 FACTORY

RACING ΤΑ MOTOGP ΕΠΙΣΤΡΕΦΟΥΝ ΕΥΡΩΠΗ: JEREZ, LE MANS ΚΑΙ MUGELLO

SUPERBIKE BATTLE

FIRST RIDES
BMW K1300S
HONDA CN-01
HONDA SWING 150

MOTOGP ΤΡΙΠΛΗ ΙΣΟΒΑ[Ρ] ΣΤΗΝ ΙΣΠΑΝΙΑ, ΝΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗ HONDA ΣΤΗ LAGUNA

ΤΟ ΚΑΛΥΤΕΡΟ BMW F800R ΠΟΥ ΚΑΤΑΦΕΡΑΜΕ ΝΑ ΠΑΡΕΙΤΕ ΠΟΤΕ!

675 Triumph Daytona

THE TEST
Suzuki Gladius

FIRST RIDES
BMW S650 GS
Piaggio Beverly Tourer 300 i.e.

THE TEST
Aprilia Mana GT

FIRST RIDES
Kawasaki Ninja 250
Yamaha XJ6 Diversion

HONDA CBR1000RR

DUCATI MULTISTRADA 1200

FIRST RIDES
Honda VFR 250
Kawasaki ER-6f
Triumph Thunderbird 1600

GOSSIP
ο Moto[GP Showcase] τ[ου] 1.000cc το 2012!

KAWASAKI ZX-10R

THE TEST
BMW R1200 GS VS MOTO GUZZI STELVIO NTX
KTM 2010 OFF ROAD
GAS GAS EC 250F

FEATURE ΤΟ ΔΥΝΑΤΟ SEROW ΤΟΥ ΜΑΣ ΜΕ ΤΡΟΠΟΥΣ
MOTOGP ΑΝΑΠΤΗΞΗ ΟΡΜΗΣ ΣΤΟΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ ΑΓΩΝΑ
LONG TERM ΤΟ ΤΕΛΟ ΜΑΣ SUPA-MOTO ΠΡΙΝ ΕΠΙΣΤΡΕΨΟΥΜΕ ΣΤΗ California Superbike School

ARGENTINA CHILE
2010 DAKAR

FEATURE ΤΟ 2010 ΣΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΣ ΗΠΕΙΡΟΥ
RACING ΟΛΑ ΑΠΟ ΤΗ ΠΡΕΜΙΕΡΑ ΤΟΥ GP ΣΕΝΑΓΑΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ!
MARKET ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΝΕΣ ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΜΕ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΝΕΣ ΜΕΡΕΣ

RSV4 R ΣΤΟ ESTORIL
FACTORY ΣΤΙΣ ΣΕΡΡΕΣ

RACING ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΟΛΑ ΠΟΥ ΣΥΜΒΑΙΝΟΥΝ ΣΤΟ MotoGP και WSBK
ECYCLE Η ΕΠΟΧΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΣΤΟΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ
MARKET ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΝΕΣ ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ ΜΕ 70% ΚΑΤΑΠΛΗΚΤΙΚΑ!

STOP
ΣΤΟ ΓΙΑΠΩΝΕΖΙΚΟ ΚΑΡΤΕΛ ΤΩΝ 180 ΙΠΠΩΝ

FIRST RIDE ΟΔΗΓΟΥΜΕ ΤΟ ΣΠΟΡΤΕΚΑΤΟ Harley στους δρόμους
FEATURE ΟΛΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΧΑΚΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΟ
RACING ΜΕΓΑΛΟΣΧΗΜΟ ΦΕΣΤΙΒΑΛ ΓΙΑ ΤΟ WSBK στο Phillip Island

χρονιά!

Τεχνολογια & ασφάλεια

3 ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΓΥΗΣΗ

ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΓΓΥΗΣΗΣ.
ΤΡΙΕΤΗ ΕΓΓΥΗΣΗ ΣΤΟ ΚΕΛΥΦΟΣ.
ΔΙΕΤΗ ΕΓΓΥΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΖΕΛΑΤΙΝΑ ΚΑΙ ΤΟ NO-FOG ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΣ.
ΕΝΙΑΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΤΙΜΗ.

EXO-1000 AIRFIT



SUBLIM

EXO-900 AIRFIT



SOLID

VX-24 AIR AIRFIT



VAMPIRELLA

EXO-750 AIRFIT



BATTLE LORD

VX-17 AIR AIRFIT



ETERNITY

EXO-450 AIRFIT



THE ONE

WARRANTY 3 YEARS

AIRFIT concept

Αποκλειστικά από την ScorpionExo ένα νέο τεχνολογικό επίτευγμα για τα μοντέλα Exo-1000 , Exo-900, Exo-450, Exo-750, VX-17 και VX-24. Με την τεχνολογία Airfit ο αναβάτης έχει την δυνατότητα να διογκώνει και να ξεφουσκώνει τα πλαϊνά μάγουλα της επένδυσης και να προσαρμόζεται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του προσώπου σας προσφέροντας άριστη εφαρμογή. Η ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ AIRFIT ΕΙΝΑΙ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΩΧΥΡΩΜΕΝΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ScorpionExo!





Αφαιρούμενη αντίαλλεργική αντι-ιδρωτική εσωτερική επένδυση με το πρωτοπόρο σύστημα Air Fit Concept, για απόλυτη εφαρμογή και άνεση



Πλήρες σύστημα αεραγωγών για άριστο εξαερισμό



Πρωτοποριακή αεροδυναμική Σχεδίαση
Μέσα από δοκιμές σε αεροδυναμικό Tunnel τα κράνη της Scorpion σχεδιάζονται για να γίνονται ένα με τον αέρα! Η ελαχιστοποίηση των θορύβων στις υψηλές ταχύτητες και η απορρόφηση των κραδασμών είναι τα βασικά σημεία στα οποία εστιάζει η σχεδίαση κάθε κράνους .Την αεροδυναμική βοηθούν ακόμα οι πρωτοποριακοί εξαερισμοί που βοηθούν στην καλύτερη κυκλοφορία του αέρα χωρίς να δημιουργούν αντίσταση και να εμποδίζουν την ροή του αέρα.

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ 19, ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ, ΤΗΛ.: 210 93 22 471, FAX 210 93 18 607
ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ & ΚΥΠΡΟ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ
www.vassalos.gr,
info@vassalos.gr



RSV4 R

ΤΩΡΑ ΕΙΝΑΙ Η ΣΕΙΡΑ ΣΟΥ.

Πιέζεις τη μίζα. Αλάνθαστος ο βρυχηθμός του κινητήρα 65° V4 και ο ενθουσιασμός διατρέχει τη σπονδυλική σου στήλη. Επιλέγεις Ride by wire, ελεγχόμενη χαρτογράφηση. Απαλό άνοιγμα του γκαζιού και έφυγες. Ο βρυχηθμός γίνεται ουρλιαχτό, άμεση η κάθε αλλαγή σου, μια αδυσώπητη ροπή. Κάθε στροφή, μια ακριβής, γρήγορη και οριακή γραμμή. Απόλυτος έλεγχος από πλήρως ρυθμιζόμενες αναρτήσεις και το αλουμινένιο πλαίσιο. Γύρο με το γύρο, απολαμβάνεις τις απίστευτες επιδόσεις. Κυνήγησε τα όριά σου σε κάθε πίστα και όταν τα φτάσεις το νέο RSV4 R σηκώνει και πάλι τον πήχη ψηλά. Δημιουργήθηκε από την τεχνολογική υπεροχή και τεχνογνωσία της Aprilia, σφυρηλατήθηκε από το Max Biaggi στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Superbike. Τώρα είναι έτοιμο για σένα.

ΤΩΡΑ ΜΕ ΑΓΟΡΑ RSV4-R ΦΕΥΓΕΙΣ ΓΙΑ MISANO ΚΑΙ ΖΕΙΣ ΑΠΟ ΚΟΝΤΑ ΤΟ ΟΝΕΙΡΟ ΤΟΥ WSBK!

aprilia

PIAGGIO HELLAS A.E. ΥΜΗΤΤΟΥ 259, 116 31 ΑΘΗΝΑ,
e-mail.: piaggiohellas@gr.piaggio.com - www.aprilia.com.gr
ΤΗΛ: 210 7572100, FAX: 210 7572185

Δυνατότητα 2+2 επέκτασης εγγύησης
ΔΩΡΕΑΝ SOS roadassistance
Χρηματοδοτικό 84 ΜΗΝΕΣ 6.9% ΕΠΙΤΟΚΙΟ 0% ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ Πρόγραμμα

ebike.gr

και τα χειρότερα έρχονται...!

ebikers

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

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

Φωτογραφικός Φακός

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

Art Director

Mike Wood, mike@ebike.gr

Assistant Art Director

Εριφύλη Πουλοπούλου, eri@ebike.gr

Εμπορική Διεύθυνση

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

Τολμούν και συνεργάζονται

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

Δεν ξεχνάμε

Τον Χρήστο Μωραϊτη

Ιδιοκτησία & Έκδοση

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

Επικοινωνία

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

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

The Front

News 12
Του ηλεκτρικού και του πρωτότυπου το κάγκελο.
Ακόμα: Πως η Κόρινθος έγινε Ρόδος

First Rides

Honda CBF1000 ABS 28
Όταν η πλέον χρηστική μοτοσυκλέτα αρχίζει να ανακαλύπτει το χαρακτήρα της

Husaberg FS 570 42
Ο Αρίστος γουστάρει με τρέλα – αλλά κάτι ψιθυρίζει περί timing

Suzuki Burgman 400 ZA 58
Η λευκή τριάδα του τεύχους κλείνει με την πιο χαλαρή προσέγγιση. Και με ξύλο

Cover Story

2 χρόνια ebike.gr 72
Λέτε να αφήναμε την επέτειο να περάσει έτσι;
Μέχρι και σοκολατάκια μας πήραμε

The Battle

Honda Varadero vs KTM Adventure T vs Triumph Tiger SE 126
Κάτι μου λέει ότι θα τα ακούσουμε πανταχόθεν, αλλά έτσι είναι.
Η αλήθεια πονάει

Racing

Editorial 166
Η επέλαση των Ισπανών στα GP συνεχίζεται απ' όλες τις μεριές

Gossip 168
Η επιστροφή του Μπούστα και της MZ
την ώρα που αποχαιρετάμε την Ουγγαρία

MotoGP Qatar 180
Τους ψάρωσε όλους και μετά έπεσε. Γιατί βρε αγόρι μου καλό δεν προσέχεις;

WSBK Portimao 208
Η χαρά του Ευρωπαίου στο Portimao. Λέτε να συνεχίσει έτσι όλη η χρονιά;

Racing Lines 222
Εγκώμια περί Spies, ο Rossi έναντι στην προδοσία
και ο απελπισμένος Melandri

The Back

Press 226
Ψηφιακά MX και ταξιδιάρικα Enfield – η αγάπη για τη μοτοσυκλέτα
έρχεται από περίεργους δρόμους

eCycle News 228
Τον τροχό της Κοπεγχάγης τον ξέρετε;

eCycle Brevet 234
Πόσα χιλιομετράκια κάναμε σήμερα; 200; Δε φτάνουν...

eCycle Bike Parks 246
Η χαρά του παιδιού εντός και εκτός αγωνιστικής σεζόν

eMarket 254
Για να δούμε και καμιά τσαντούλα τώρα που καλοκαιριάζει

eClubs 264
Παρούσα και η ΛΕΜΟΤ πλέον

erebus 266
Τι περίεργο, ο Μάνος τα χώνει

exodus 268
Όταν οι Ευρωπαίοι ψάχνουν τρόπους να προστατευτούν απ' τους Κινέζους

elssues 270
Εδώ που ζει ακόμα η Buell



Τεύχος 24 • Απρίλιος '10

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

Φωτό εξωφύλλου: ολοιόνανε



Σπύρος Τσαντήλας



Τούρτα δεν κόψαμε, ας τη φάμε τουλάχιστον με τα μάτια

Ο πηγαίος κώδικάς μας αναγράφει πως η μοτοσυκλέτα είναι πάθος, διασκέδαση



Από την κορυφή και πάνω

Πριν πέντε χρόνια, όταν μας είχε πρωτομπεί το μικρόβιο ενός ηλεκτρονικού περιοδικού, όλα ήταν διαφορετικά. Η αγορά ζούσε τις χρυσές μέρες της, μαγαζιά ξεφύτρωναν παντού, κάθε χρονιά έφερνε αύξηση στις ταξινομήσεις, τα περιοδικά πουλιόνταν σα ζεστό ψωμί με 100+ σελίδες διαφήμιση σε κάθε τεύχος. Ήταν η εποχή που οι εκδότες κολυμπούσαν στην εισπρακτική αυταρέσκεια της επιλογής να κάνουν τους τίτλους τους δεκαπενθήμερους.

Κι εμείς οι ίδιοι ήμασταν διαφορετικοί. Θυμάμαι πολλές φορές να ακούω συζητήσεις πως "τα περιοδικά τα παίρνουν", πως "γράφουν ό,τι τους λένε οι εταιρείες" και κάθε φορά τσακωνόμουν, γιατί σε δέκα χρόνια και τρία διαφορετικά περιοδικά (Μοτό, 2Τροχοί, 0300) ποτέ κανένας δε μου είπε τι και πώς να γράψω. Όλοι οι νέοι συνάδελφοι όμως γαλουχούνται με την ιδέα "να μη θίξουν τα πελατάκια". Έχουν βγει και τσεκούρια μερικές φορές –σπάνιες, μα υπαρκτές.

Στον αντίποδα, θυμάμαι πόσες φορές έβλεπα τις "διοικήσεις" να κάνουν το ένα μοιραίο λάθος πίσω από το άλλο, ξεχνώντας πως το περιοδικό γράφεται για τους αναγνώστες του, όχι τους πελάτες. Αυτό που άργησα να αντιληφθώ ήταν πως το πρώτο επίπεδο εξαγοράς δεν είναι σε συντακτικό επίπεδο, είναι βαθύτερα.


ψηφιακό σημαίνει ταυτόχρονα
και φιλικό προς το περιβάλλον

Δεν έρχεται κανένας υποχθόνιος μεγαλοστέλεχος με μια κούτα γεμάτη βρώμικο χρήμα να λαδώσει. Το ψάρι βρωμάει από το κεφάλι και ακριβώς έτσι, εκ των έσω, άρχισε η σαπίλα. Ήταν τα ίδια τα περιοδικά που έσκαψαν τον λάκκο τους, γιατί υπέταξαν τη στρατηγική τους σε επιχειρηματικές λογικές. Θυμάμαι σα χτες πασίγνωστο εκδότη του χώρου σε εταιρική συνέλευση να μας λέει πως "σκοπός μας είναι η μεγιστοποίηση του κέρδους"… Προσέξτε, όχι το κέρδος, η μεγιστοποίησή του. Μιλάμε για την ίδια βλακώδη απληστία που έχει φέρει συνολικά την κοινωνία μας σε αυτό το άθλιο επίπεδο. Δε μας φτάνει ποτέ το χρήμα και στο κυνήγι ακόμα περισσότερου απλά ισοπεδώνουμε τα πάντα.

Σήμερα όλα τα περιοδικά δουλεύουν με συντακτικές ομάδες των 4-5 ατόμων, οι οποίοι βγάζουν την ίδια ή και περισσότερη δουλειά που κάποτε αναλογούσε σε 10 και 12 άτομα. Τα τελευταία τρία χρόνια όλοι αυτοί οι εργαζόμενοι περνούν συχνά μήνες απλήρωτοι. Το 2008, που άφησα την τελευταία μου θέση σε έντυπο περιοδικό, ήμουν κι εγώ μερικούς μήνες μέσα. Η σταυροφορία για τη "μεγιστοποίηση" του κέρδους ξεκίνησε με στόχο την εξαφάνιση του αντιπάλου, μα στην πορεία έβλαψε τόσο πολύ τις ίδιες τις επιχειρήσεις που έχει πλέον καταντήσει απλά μια μάχη για επιβίωση. Μάχη με οποιοδήποτε κόστος, πρωτίστως πάνω στον σβέρκο των κατώτερων εργατών, των συντακτών.

Ανοίγοντας δρόμους

Θυμάμαι το 2005, στο διπλανό γραφείο με τον Δάλλα και τον Κάττουλα, να συζητάμε πως όλα τα έντυπα έχουν βάλει πλώρη για τον γκρεμό. Βλέπαμε πως στο εξωτερικό το Διαδίκτυο ήδη υπερκάλυπτε τις ανάγκες για ενημέρωση, ακόμη κι αν στην Ελλάδα το eBike.gr θα ήταν εξαιρετικά πρόωρο για την τότε αγορά.

Είχαμε έναν κοινό σκοπό από την αρχή: Να κάνουμε ό,τι είναι να κάνουμε όπως εμείς θέλουμε. Ένα περιοδικό που να απευθύνεται στον αναγνώστη. Ιδέες που θα μπορούσαν να φέρουν "ζεστό χρήμα" στα χέρια μας υπήρξαν και υπάρχουν πολλές. Τις περισσότερες τις απορρίψαμε μόνοι μας, γιατί δεν είχαν να προσφέρουν πληροφορία στον μοτοσυκλετιστή, μόνο προβολή στον διαφημιζόμενο. Δε μιλώ για απάτες και ψέματα, μιλώ για προτάσεις "πολιτικά ορθές" που δε θα ενοχλούσαν κανέναν.

Όπως, για παράδειγμα, τις δοκιμές μακράς διάρκειας, long term στη σύγχρονη καθομιλουμένη. Πρόσφατα ένας φίλος ρωτούσε στο Facebook αν θα επαναλάβουμε το προπέρσινο πείραμα με τα δύο KTM που τα δίναμε σε αναγνώστες και έγραφαν την άποψή τους ανεπιτήδευτα στο τεύχος. Πολύ θα το θέλαμε, αλλά δυστυχώς του απάντησα πως καμιά εταιρεία δεν είναι διατεθειμένη να αφήσει τη μοτοσυκλέτα της στη λαϊκή ετυμηγορία. Το καλοκαίρι του '08 αυτό έγινε για λίγο εφικτό χάρη σε δύο ανθρώπους με προοδευτική σκέψη στην ελληνική αντιπροσωπεία της KTM. Τώρα κανένας από τους δύο δε δουλεύει πια εκεί. Το πείραμα διεκόπη πρόωρα όταν η αντιπροσωπεία αποφάσισε να πουλήσει τις δύο μοτοσυκλέτες ως μεταχειρισμένες. Για τις άλλες εταιρείες, η ιδέα μοιάζει εντελώς αδιανόητη. Έχουν καλομάθει τόσον καιρό τώρα πως μια χαρά τους εξυπηρετεί να δίνουν ό,τι θέλουν να πουλήσουν για έξι μήνες σε ένα περιοδικό, να το πηγαινοφέρνουν από το σπίτι στο γραφείο και στο τέλος να συμπεραίνουν πως ήταν υπέροχο. Αυτό δεν πρόκειται να το δείτε ποτέ στο eBike.gr.

Εδώ ρωτάμε τους ιδιοκτήτες των μοτοσυκλετών που δοκιμάζουμε για να συμπεριλαμβάνουμε την εμπειρία τους, θετική ή αρνητική. Γράφουμε τις απόψεις μας ως μέσοι άνθρωποι που κυκλοφορούν 12 μήνες τον χρόνο με μοτοσυκλέτα, όχι ως γκουρού και υπεργνώστες, με γνώμονα τα βίτσια, τα γούστα, την εμπειρία μας. Και ό,τι έχουμε να πούμε το λέμε. Δείτε, για παράδειγμα το συγκριτικό τεστ αυτού του τεύχους. Ο πηγαίος μας κώδικας αναγράφει πως η μοτοσυκλέτα είναι πάθος, διασκέδαση, ασχέτως αν μιλάμε για το ονειρεμένο ταξίδι ή την καθημερινή διεκπεραίωση. Η πρακτική πληροφορία εξυπηρετεί το πάθος, δεν το ευνουχίζει.

Άνοιξη

Σε αυτό το τεύχος συμπληρώνουμε δύο χρόνια eBike.gr. Επί 24 συναπτά τεύχη προσπαθούμε να περάσουμε σε λέξεις τις παραπάνω ιδέες, τις αρχές μας. Αναμφίβολα δεν το κάναμε πάντα καλά. Για μένα αργήσαμε πολύ να ξεκολλήσουμε από την περιοδικάδικη λογική που μάθαμε τόσα χρόνια πριν –και σε μερικά θέματα ακόμη δεν έχουμε ξεκολλήσει. Συγκρίνετε τη διαφημιστική μας κίνηση, το μοναδικό μας έσοδο, με τα υπόλοιπα περιοδικά για να αντιληφθείτε σε πραγματικούς όρους πόσο το πληρώνουμε αυτό. Δε γκρινιάζουμε, θα συνεχίσουμε για όσο χρειαστεί. Σε πλήρη αντίθεση με την καλλιεργούμενη τρομολαγνεία της εποχής, χρήμα υπάρχει στην αγορά μας, απλά ακόμη διατίθεται "βολικά". Υπάρχουν ακόμη εταιρείες που δεν αντιλαμβάνονται την ισχύ του ψηφιακού μέσου, αγνοούν την αξία του free press, κρύβονται στη βολή του να έχεις έντυπα οικονομικά εξαρτημένα από το διαφημιστικό σου μπάτζετ.

Το ίδιο το eBike.gr θα ήθελα να είναι πολύ καλύτερο. Υπάρχουν αμέτρητα πράγματα που θέλουμε να κάνουμε, αλλά ακόμη δεν έχουν καβαλήσει τους γνωστούς αλληλένδετους σκοπέλους, χρόνο και χρήμα. Εν καιρώ όλα θα γίνουν.

Αρχίζω να οσφρίζομαι πάντως πως κι εσείς, οι φίλοι και αναγνώστες, θέλετε αυτό το κάτι καλύτερο και γι' αυτό και έχετε ανεβάσει το eBike.gr στην πρώτη θέση των περιοδικών μοτοσυκλέτας από τον περασμένο Φεβρουάριο. Δεν το έχουμε ξαναναφέρει γιατί δε μας αρέσει να ευλογούμε τα γένια μας. Για τον ίδιο λόγο που η στήλη eMail εμφανίζεται μόνο όταν έχει κάτι αξιόλογο να πει, αλλιώς από συγχαρητήρια μηνύματα λαμβάνουμε κάμποσα κάθε μήνα –άλλωστε στα περιοδικά ως τώρα μαθαίναμε πως, αν χρειαστεί, γράφουμε και κάνα γράμμα στον εαυτό μας για να μη μένει η στήλη κενή…

Σας καλωσορίζουμε λοιπόν στην τρίτη μας χρονιά, η οποία ευχόμαστε να φέρει λίγη νρεμία στο θέατρο του παραλόγου που παίζεται σε εθνικό επίπεδο με τη σουρεαλιστική οικονομία, την ανύπαρκτη παιδεία και την πλήρη κοινωνική αποχαύνωση.

Το μόνο που εμείς μπορούμε να υποσχεθούμε είναι πως το eBike.gr θα συνεχίσει να ανθίζει. Όρεξη διαθέτουμε άφθονη και η πρωτιά που μας έχετε χαρίσει λίγο πριν τα δεύτερα γενέθλιά μας δεν είναι τίποτα περισσότερο από την αφορμή, το κίνητρο να γίνουμε ακόμη καλύτεροι. <<

ebike.gr

the front



Μας πήδηξε η Red Bull... Το πιο εντυπωσιακό άλμα της χρονιάς έγινε στον ισθμό της Κορίνθου



Πηδά-πηδά ο Maddison

Τόσους μήνες τώρα γράφαμε για άλματα με Harley και για τα events της Red Bull. Φαίνεται ότι κάποιος μας διαβάζει και αποφάσισε να συνδυάσει τα δύο θέματα, κερδίζοντας την αντίστοιχη δημοσιότητα – ε, τα κατάφεραν.

Με γειά το Cover Page! Πέραν της πλάκας όμως το κατόρθωμα του, τι άλλο, Αυστραλού Robbie Maddison είναι πιο εντυπωσιακό απ' όσο φαίνεται με την πρώτη ματιά. Μπορεί τα 85 μέτρα που κάλυψε στον αέρα να υπολείπονται αισθητά του προσωπικού του ρεκόρ – ολόκληρο γήπεδο ποδοσφαίρου έχει "καθαρίσει" στο παρελθόν, αλλά χάρη στην απόστασή του από το νερό κατέρριψε το παγκόσμιο ρεκόρ… ύψους στα 95 μέτρα. Παρ' ότι δεν υπήρχε η αντίστοιχη ενημέρωση στους Κορίνθιους και σε όσους θα ήθελαν να παρακολουθήσουν το γεγονός, δεν παύει να είναι ένα από τα πιο εντυπωσιακά θεάματα που έχουν γίνει ποτέ στη χώρα μας. Και δεν ήταν εύκολο, δύο ήταν τα κύρια προβλήματα που αντιμετώπισε ο 28άχρονος Αυστραλός: Τους έντονους ανέμους που συνεχώς μετέβαλαν την ημερομηνία του εγχειρήματος και τις εναλλασσόμενες επιφάνειες πάνω στις οποίες έπρεπε να επιταχύνει το CR 500 του στα 125 km/h. Από γρασίδι και μπετό, σε ξύλο και άσφαλτο πριν το ειδικό χαλί. Και βέβαια, είχε μία μόνο ευκαιρία να το κάνει σωστά… Το βίντεο του άλματος μπορείτε να δείτε εδώ:



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

Intermot και επιστροφή στη δόξα

Με την πτωτική πορεία συμμετοχής των εταιρειών στις εκθέσεις μοτοσυκλέτας σε όλον τον πλανήτη το 2009, τα πράγματα δεν έδειχναν ιδιαίτερα ρόδινα ούτε για τις ίδιες τις εκθέσεις, ούτε για τις ελπίδες που είχαν οι κατασκευαστές.

Φαίνεται όμως ότι τα πράγματα σιγά-σιγά αλλάζουν. Η δήλωση της Intermot είναι μια ιδέα αυτάρεσκη, αλλά χτυπάει το καρφί στο κεφάλι: Όλοι οι μεγάλοι κατασκευαστές θα είναι παρόντες στην ερχόμενη Intermot που θα λάβει χώρα τον Οκτώβρη του 10 στην Κολωνία, κάτι που είχε να συμβεί από την... προηγούμενη έκθεση της Κολωνίας το 2008, για την οποία μπορείτε να διαβάσετε εδώ: Και αν απορείτε για το ποιους θεωρούν μεγάλους κατασκευαστές οι άνθρωποι της Intermot, η λίστα έχει ως εξής: Όλοι οι Ιάπωνες, BMW, Ducati, Harley-Davidson, Piaggio Group, Triumph και KTM. Σε μια έκταση σχεδόν 120,000 τετραγωνικών μέτρων, μαζί με άλλους 1,000 προμηθευτές/κατασκευαστές από 40 χώρες. Η γιορτή της μοτοσυκλέτας δείχνει να ξαναρχίζει, με τις εταιρείες να επιστρέφουν δυναμικά στην προώθηση των προϊόντων τους, γνωρίζοντας ότι μόνο έτσι θα αυξήσουν τα μερίδιά τους σε αυτή τη δύσκολη εποχή. Ας ελπίζουμε ότι και οι Ελληνικές αντιπροσωπείες θα τηρήσουν αντίστοιχη στάση στο Ελληνικό Σαλόνι μοτοσυκλέτας φέτος...



Η Beta επιστρέφει

Η πορεία της Beta τα τελευταία χρόνια ήταν λίγο ιδιόρρυθμη στην Ελλάδα, αλλά η νέα επίσημη αντιπροσωπία – The Fuoristrada Co – φαίνεται ότι σκοπεύει να αλλάξει λίγο την κατάσταση.

Γιορτάζοντας την άφιξη των νέων μοντέλων στη χώρα μας, προσφέρει την ολοκαίνουργια σειρά μεγάλων enduro της Beta, για πρώτη φορά με κινητήρα σχεδιασμένο και κατασκευασμένο αποκλειστικά από την Ισπανική εταιρεία, με έκπτωση 500€. Η προσφορά αφορά τα μοντέλα , RR 400, RR 450 και RR 520 που θα παραγγελθούν μέχρι και την 1η Ιουνίου του 2010. Οι πρώτες μοτοσυκλέτες βρίσκονται ήδη στον αριθμό 29 της οδού Δημητρακοπούλου στο Κουκάκι και σας περιμένουν να τις δείτε από κοντά. Η εταιρεία πρόκειται να εισάγει σταδιακά όλα τα μοντέλα στην γκάμα της Beta, οπότε μείνετε συντονισμένοι για περισσότερες λεπτομέρειες και δοκιμές.



Οδήγησε για τη Ζωή

Η ανθρωπιστική οργάνωση Riders for Health και η Yamaha ένωσαν τις δυνάμεις τους σε μια από κοινού εκστρατεία με την ονομασία "Ride for Life – Οδήγησε για τη Ζωή".

Μια ομάδα που αποτελείται από βετεράνους αγωνιζόμενους του Dakar, δημοσιογράφους και πέντε επιλεγμένους συμμετέχοντες, θα παραλάβει ένα στόλο από μοτοσυκλέτες Yamaha Super Tenere μαζί με υποστηρικτικά οχήματα στις 4 Μαΐου και θα μεταβεί από το Παρίσι στη Λισσαβόνα με κατάληξη το Μαρόκο. Στο τέλος της διαδρομής η Yamaha και οι συνεργάτες της θα δωρίσουν στην οργάνωση Riders for Health πέντε μοτοσυκλέτες Super Tenere καθώς και ένα υποστηρικτικό πακέτο που θα περιλαμβάνει όλα τα απαραίτητα ανταλλακτικά με τα οποία θα διασφαλίζεται η συντήρηση και η καλή λειτουργία των μοτοσυκλετών στις δύσκολες συνθήκες της Αφρικανικής ηπείρου για 3 τουλάχιστον χρόνια. Οι άνθρωποι της οργάνωσης επέλεξαν να δωρίσουν τις πέντε Super Tenere στην ανατολική επαρχία της Ζάμπια. Με αυτές θα βελτιωθεί σημαντικά η υγειονομική περίθαλψη στις δυσπρόσιτες αγροτικές κοινότητες και η αποτελεσματική διάγνωση του ιού HIV/AIDS και άλλων ασθενειών. Σήμερα η οργάνωση Riders for Health διαθέτει πέντε οδηγούς οι οποίοι μεταφέρουν με μοτοσυκλέτες τα αιματολογικά δείγματα. Για το 2010, οι επαγγελματίες οδηγοί-μεταφορείς θα αυξηθούν κατά πέντε, ενώ οι νοσοκόμοι θα αυξηθούν κατά 15 παρέχοντας έτσι πρωτοβάθμια ιατρική περίθαλψη στον τοπικό πληθυσμό. Οι συμμετοχές έχουν ανοίξει στη σελίδα www.super-tenere.com. Οι συμμετέχοντες θα επιλεγούν ανάλογα με την οδηγική εμπειρία τους και τα κίνητρά τους να γίνουν μέρος της ομάδας που θα κληθεί να παραδώσει τις SUPER TENERE με ασφάλεια στο Μαρόκο. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας.

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

Πετάνε οι μοτοσυκλέτες μπαμπά;

Οι επισκέπτες των υπόλοιπων αγώνων του BSB θα έχουν μια ευχάριστη έκπληξη, εκτός βέβαια αν στραβολαιμιάσουν κοιτώντας το νέο διαφημιστικό κόλπο της George White Superbikes.

Η ιπτάμενη μοτοσυκλέτα είναι ένα όχι και τόσο τυπικό αερόστατο, σχεδιασμένο σε κλίμακα 23:1 από την εταιρεία Lindstrand Hot Air Balloons με ύψος 37 και μήκος μόλις 47 μέτρα. Η κατασκευή του πήρε τρεις μήνες, ενώ χρειάστηκαν 5,500 κομμάτια ειδικό ύφασμα και πάνω από 80 χιλιόμετρα κλωστής. Όντας ένα από τα μεγαλύτερα αερόστατα στον κόσμο, χρειάζεται ακόμα μεγαλύτερη προσοχή από τον χειριστή του, ενώ λόγω σχήματος είναι λίγο πιο ευπαθές στους ανέμους – αλλά αν μη τι άλλο ξεχωρίζει..





Εδώ οι καλές κλασικές!

Η Ελληνική Λέσχη Φίλων Κλασικής Μοτοσυκλέτας (www.classicbike.gr) διοργανώνει την Κυριακή 25 Απριλίου το 7ο Veteran Parade μια ανοιξιάτικη περιήγηση με μοτοσυκλέτες κατασκευασμένες πριν από το 1950. Στο ράλι συμμετέχουν κλασικές μοτοσυκλέτες με πιστοποιημένη την αυθεντικότητα τους. Για πληροφορίες και δηλώσεις συμμετοχής στην Ελληνική Λέσχη Φίλων Κλασικής Μοτοσυκλέτας πλατεία Αγ. Ασωμάτων 6, Θησείο κάθε Δευτέρα και Πέμπτη 20.30-23.00, στο τηλ. 210-3221834 ή στο info@classicbike.gr.



Ήουχο και καθαρό

Εκεί βασίζεται η διαφημιστική καμπάνια της Honda για το νέο της... Ev-neo. Το είχαμε πρωτοδεί ως πρωτότυπο πέρυσι στο 41ο σαλόνι του Τόκιο, αλλά η Honda ανακοίνωσε και επίσημα πως μπαίνει σε παραγωγή.

Και προς τι ο ντόρος παρά τις αμφιβόλου ποιότητος διαφημίσεις; Μα το Ev-neo είναι το πρώτο ηλεκτρικό σκούτερ που μπαίνει σε παραγωγή σε τέτοια κλίμακα και με τέτοια υποδομή, απευθυνόμενο σε επιχειρηματίες. Με τα delivery ως κύριο στόχο της, η Honda έχει εξοπλίσει το neo με μπαταρία lithium-ion της Toshiba που δίνει αυτονομία 30 χιλιομέτρων και φορτίζει σε 4 ώρες σε οικιακή πρίζα 100V, ενώ σε ταχυφορτιστή 200V φτάνει το 80% της χωρητικότητάς του σε 20 μόλις λεπτά. Σα να ακούγεται λίγο πιο χρηστικό απ' ότι οι προηγούμενες ηλεκτρικές προσπάθειες ε; Σύμφωνα με τη Honda, το Ev έχει παρόμοια ισχύ με τα 50άρια σκούτερ που χρησιμοποιούνται συνήθως σε τέτοιες θέσεις, αλλά με τη σταθερή και γεμάτη ροπή που μόνο ένας ηλεκτροκινητήρας έχει, κάνοντάς το ακόμα πιο σβέλτο απ' τον βενζινοκίνητο ανταγωνισμό – χωρίς να μολύνει το περιβάλλον. Το λανσάρισμα του Ev-neo θα γίνει τον Δεκέμβριο του 2010 στην Ιαπωνία, με την τεράστια αγορά της Κίνας ως επόμενο στόχο. Τιμές ακόμα δεν έχουν ανακοινωθεί.







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

ΑΝΟΙΞΕ

MOTO MARKET® motorcycle accessories

ΚΑΛΛΙΡΟΗΣ 16

FUTURA THINK GREEN!

ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΠΟΔΗΛΑΤΑ



FUTURA ECO BIKE

Η "καθαρή" λύση για τις καθημερινές σας μετακινήσεις στην πόλη.

ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ

με σύντροφο το μεγαλύτερο δίκτυο καταστημάτων στην Ελλάδα

www.motomarket.gr | www.motorshop.gr

Αθήνα
Καλλιρόης 16 - 210 92 10 954 NEW
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

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

Κέρδισε ένα Street Triple!

Η Triumph καλεί όλους τους φίλους των γυμνών μοτοσυκλετών δρόμου, για Test Ride στους εξουσιοδοτημένους συνεργάτες της εταιρίας, όπως και στις εκδηλώσεις της Extreme Trackdays σε Μέγαρα και Σέρρες, με κίνητρο τη συμμετοχή στη μεγάλη κλήρωση για μια μοτοσυκλέτα Street Triple!

Ο διαγωνισμός ξεκίνησε στις 28/03, στην εκδήλωση της Extreme Trackdays στα Μέγαρα και ολοκληρώνεται, επίσης στα Μέγαρα, στις 13/06, με τη μεγάλη κλήρωση. Οι ενδιαφερόμενοι θα βρουν σε επιλεγμένους επίσημους συνεργάτες του δικτύου της ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε. τα ειδικά καρτελάκια "STREET TRIPLE – TEST RIDE IT", τα οποία θα πρέπει να συμπληρώσουν με τα πλήρη στοιχεία τους και η κλήρωση θα διεξαχθεί ανάμεσα στα καρτελάκια των συμμετεχόντων στα test rides. Καλή επιτυχία!



Σωτηρία της Morini;

Παρά την πρωτοποριακή σχεδίαση των κινητήρων της, η οικονομική πορεία της Moto Morini δεν ήταν ακριβώς ότι ήλπιζαν οι ιδιοκτήτες.

Όντας υπό καθεστώς πτώχευσης από τον Σεπτέμβριο, η παραγωγή όλο και μειωνόταν παρά την έλευση καινούργιων μοντέλων. Τώρα ο Paolo Berlusconi, αδελφός του πρωθυπουργού της Ιταλίας, έχει καταθέσει μια πρόταση εξαγοράς της έναντι 2.9 εκατομμυρίων ευρώ. Αν οι εκκαθαριστές δεχτούν την προσφορά, τότε ο Paolo θα έχει άλλη μια εταιρεία μοτοσυκλετών δίπλα στην Garelli, ενώ φήμες τον θέλουν να είναι μπλεγμένος και σε μια πιθανή εξαγορά της MV Agusta. Λέτε να δούμε μια άλλη ιταλική υπερδύναμη να κοντράρεται με το Piaggio Group;



Το ABS σώζει! (σώπα)

Σε μια πρωτοφανή ένδειξη διαύγειας, η Αμερικάνικη IIHS (Insurance Institute for Highway Safety) παρέδωσε μια μελέτη σύμφωνα με την οποία οι μοτοσυκλέτες που είναι εξοπλισμένες με σύστημα ABS έχουν 37% μικρότερες πιθανότητες να εμπλακούν σε θανατηφόρο ατύχημα. Η έρευνα, που βασίστηκε στις ασφαλιστικές δηλώσεις ατυχημάτων, συνεχίζει και μας πληροφορεί ότι όπου ABS έχουμε 22% λιγότερα ατυχήματα και 30% λιγότερους τραυματισμούς, βασισμένη σε στοιχεία ατυχημάτων ανάμεσα στο 2003 και στο 2008. Πέρα από την επισημοποίηση των αυτονόητων, ενδιαφέρον έχει ότι το 50% των ιδιοκτητών που ερωτήθηκαν σκοπεύουν να αγοράσουν την επόμενη μοτοσυκλέτα τους με ABS, ενώ πιθανολογείται μείωση των ασφαλίστρων για όσους κάνουν τη σωστή επιλογή. Εκτός βέβαια αν ακολουθήσουν την πορεία που είχαν τα Audi Quattro όταν πρωτοεμφανίστηκαν, που είχαν μειωμένα ασφάλιστρα λόγω της αυξημένης τους ασφάλειας, για να αυξηθούν μετά όταν οι ασφαλιστές συνειδητοποίησαν ότι οι οδηγοί τους απλά έτρεχαν περισσότερο – και τράκαραν πιο συχνά.

more stuff...

Την υψηλότερη τιμή των τελευταίων 2.5 χρόνων έπιασαν οι μετοχές της Harley-Davidson στις αρχές του μήνα, καθώς η αγορά έτρεξε να καλύψει την αύξηση στην τιμή ενός εκτιμητή. Αυτή ήταν η δεύτερη αύξηση της HD μέσα σε ένα μήνα, μετά τις φήμες περί εξαγοράς της.

Η Bajaj που έγινε πιο γνωστή στους Ευρωπαϊκούς κύκλους μετά τη συνεργασία της με την KTM, ανακοίνωσε ότι σκοπεύει να εγκαταλείψει τα σκούτερ και να εστιάσει την παραγωγή της μόνο στις μοτοσυκλέτες – με απώτερο στόχο να γίνει ο μεγαλύτερος κατασκευαστής μοτοσυκλετών στον κόσμο. Μάλιστα…

Μπορεί οι νέες MV Agusta να δείχνουν ίδιες με τα μοντέλα που αντικαθιστούν, αλλά δεν είναι και η έλευση τους έφερε μια αύξηση πωλήσεων 50% σε σχέση με τους αντίστοιχους μήνες του 2009, κάτι που σίγουρα θα βοηθήσει να βρεθεί νέος αγοραστής. Εμείς πότε θα τις οδηγήσουμε παιδιά;

Αυτόν τον μήνα κάτι έχουμε με τους τρελούς εφευρέτες. Βαριέστε να χαιρετάτε άλλους μοτοσυκλετιστές στο δρόμο αλλά θέλετε να είστε κοινωνικοί; Θέλετε να αποφύγετε τις κράμπες έχοντας καλούς τρόπους; Ιδού η σωτηρία σας:

Πώς θα σας φαινόταν μια ζελατίνα που να σκουραίνει μόνη της όταν βγαίνει ο ήλιος; Η τεχνολογία υπάρχει χρόνια σε γυαλιά ηλίου και τώρα η Transition Optics τη μετέφερε στις ζελατίνες SolFX. Διατίθενται προς το παρόν μόνο στην Αμερική, αλλά η ιδέα έχει ένα ενδιαφέρον. Περισσότερα στο www.shieldtechllc.com.

Φωτεινές λακκούβες

Πόσες φορές έχετε στραβώσει τις ζάντες σας σε μια λακκούβα που δεν είδατε καν; Αν τυχαίνει να οδηγείτε μοτοσυκλέτα που και που, οι πιθανότητες είναι ότι όλο και θα σας έχει συμβεί. Δεν είμαστε όμως η μόνη χώρα που έχει τέτοιο πρόβλημα, άσχετα αν μονίμως παλεύουμε για τα πρωτεία των πιο κακοσυντηρημένων δρόμων. Αντίστοιχο πρόβλημα υπάρχει και στην Ιταλία, με τις εξτρά τρύπες στην άσφαλτο να παραμένουν για σεβαστά διαστήματα λόγω έλλειψης χρημάτων για τη σωστή συντήρηση των δρόμων. Ίσως όμως να υπάρχει μια λύση. Τέσσερις φοιτητές από το πολυτεχνείο του Μιλάνου τα έβαλαν κάτω και βρήκαν μια έξυπνη και σχετικά ανέξοδη λύση για το μεσοδιάστημα – τον δρόμο που ζει (La Strada Che Vive). Ουσιαστικά, πρόκειται για ένα έντονα χρωματισμένο στρώμα ασφάλτου, κάτω από την τελική επίστρωση, που κάνει κρα από μακριά άπαξ και υπάρξει τρύπα. Η ιδέα δοκιμάζεται ήδη στην πόλη Rho και αν αποδειχθεί αποδοτική οι φοιτητές σκοπεύουν να την προωθήσουν σε όλη την Ευρώπη.



Για δες κάτι πράγματα...

Τα σκούτερ που αρχίζουν να μοιάζουν με αυτοκίνητα τα έχουμε δει, σε διάφορες εκδόσεις. Τώρα όμως έχουμε την ίδια προσέγγιση από την αντίθετη μεριά, καθώς αυτά έρχονται με τις πλάτες κατασκευαστών αυτοκινήτων – προσβλέποντας στο κοινό τους. Ο λόγος για τα πρωτότυπα EN-V της General Motors και Honda 3RC. Η GM μπορεί να μην είναι η πρώτη εταιρεία που έρχεται στο μυαλό μας για τέτοιες λύσεις ειδικά μετά από τα οικονομικά ζόρια που τράβηξε, αλλά φαίνεται ότι δεν ήρθε αδιάβαστη: Το EN-V είναι σχεδιασμένο σε συνεργασία με την Shanghai Automotive Industry Corporation, ενώ έχει βάλει το χεράκι της και η Segway. Ηλεκτρικά και με δύο παράλληλους τροχούς, διαθέτουν ασύρματη επικοινωνία μεταξύ τους και σειρά αισθητήρων που επιτρέπουν την αυτόματη οδήγηση, διαθέσιμα σε τρεις διαφορετικούς σχεδιασμούς. Τι περίεργο που το αντίστοιχο πρωτότυπο της Honda διαθέτει τρεις τροχούς παρά τη μοτοσυκλετιστική της ιστορία και δείχνει σαφώς πιο συμβατικό. Και αυτό φυσικά ηλεκτρικό, με τον κινητήρα σε κλασική θέση σκούτερ και ζελατίνα που γίνεται... καλύπτρα όταν το έχετε σταθμευμένο.





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



ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΠΟΥ ΞΕΡΕΙΣ.

Παρουσιάζουμε τη νέα R 1200 GS Adventure. Με περισσότερη δύναμη χάρη στο νέο κινητήρα των 110 hp και περισσότερο χαρακτήρα. Κάντη δική σου και γύρισε…τι άλλο; Ολόκληρο τον κόσμο.

ΝΕΑ R 1200 GS ADVENTURE. UNSTOPPABLE ENDURO.

Τώρα γίνεται δική σου από €16.050: προκαταβολή €5.297, επιτόκιο 3,3%, διάρκεια 32 μήνες, μηνιαία δόση €197,04, τελευταία δόση €5.297 και ΣΕΠΠΕ 4,84 %. | 3asy Ride ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Κέντρο Εξυπηρέτησης Πελατών: Τηλ.: 210 9118000
Επωφεληθείτε από το πρόγραμμα οδικής βοήθειας BMW Mobile Care για 5 χρόνια δωρεάν.

Η BMW Motorrad συνιστά Castrol

Καυτές εμπειρίες

Τον Colin Furze τον ξέρετε; Αν όχι χάνετε.

Ο τριαντάχρονος υδραυλικός/μετατροπέας βλέπει τα πράγματα – και πιθανότατα τον κόσμο από πολύ διαφορετική οπτική γωνία απ' ότι ο υπόλοιπος πλανήτης. Σίγουρα όμως το διασκεδάζει! Έχοντας κατασκευάσει το μακρύτερο σκούτερ του κόσμου, είπε να τη δει λίγο μυστικός πράκτορας, κατασκευάζοντας το πρώτο σκούτερ με... φλογοβόλο! Όχι όμως προς τα μπροστά για να καίει απρόσεκτους οδηγούς αυτοκινήτων, αλλά προς τα πίσω, κινδυνεύοντας να καψαλίσει όποιους κάνουν το λάθος να τον ακολουθήσουν. Τουλάχιστον η γωνία είναι μεταβαλλόμενη... Ο Furze το διασκέδασε με την ψυχή του, δηλώνοντας "έχει τρομερή πλάκα και με κάνει να νιώθω λες και είμαι ο James Bond", μέχρι που τον μάζεψε η αστυνομία επειδή το κυκλοφόρησε στο δρόμο – για υποψία οπλοχρησίας, όπως άλλωστε τον είχαν προειδοποιήσει ότι θα κάνουν. Και επειδή χωρίς βίντεο δε θα καταλάβετε περί τίνος πρόκειται:







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

Διπλή Γερμανική γιορτή

Πέρα από την τρομερή επιτυχία του BMW S1000RR στο δρόμο (γιατί η πορεία του στα SBK μένει ακόμα να αποδειχθεί), η Βαυαρική εταιρεία έχει δύο μεγάλες επετείους να γιορτάσει: Τα 10 χρόνια των "BMW Motorrad Days", τη μεγαλύτερη εκδήλωση για μοτοσυκλέτες της εταιρείας και ταυτόχρονα τα 30 χρόνια του GS.

Το πάρτι των γενεθλίων αναμένεται να είναι ακόμα πιο εντυπωσιακό απ' ότι τα προηγούμενα χρόνια και οι Γερμανοί έχουν δείξει ότι τουλάχιστον σε αυτές τους τις διοργανώσεις ξέρουν να διασκεδάσουν τους συμμετέχοντες! Από τις 2 έως τις 4 Ιουλίου, το Garmisch-Partenkirchen θα γεμίσει με φίλους της εταιρείας, που θα παρακολουθήσουν τα stunts του Chris Pfeiffer, θα δουν τα πρωτότυπα που παρουσίασε πρόσφατα η BMW, θα περιηγηθούν στην έκθεση κλασικών βλέποντας την πορεία του GS μέσα στα χρόνια και θα καταναλώσουν άφθονη μπύρα και λουκάνικα. Για όσους κρατηθούν μακριά από το αλκοόλ, υπάρχουν Test Rides σε ειδικές χωμάτινες πίστες, καθώς και βόλτες στις Άλπεις. Ο Xaus και ο Corser θα είναι φυσικά εκεί, ολοκληρώνοντας μια σειρά εκδηλώσεων που δεν έχουμε χώρο να τις αναφέρουμε όλες. Ψήνεστε; Δηλώστε συμμετοχή για κρατήσεις στο bmw-motorrad@gapa.de.



Electric Orange

Καιρό τα βλέπαμε ως πρωτότυπα, αλλά ήρθε η ώρα της επίσημης παρουσίασης και της κανονικής παραγωγής.

Το σαλόνι του Τόκιο επέλεξε η KTM για να παρουσιάσει τις επίσημες εκδόσεις των νέων ηλεκτρικών της μοτοσυκλετών, τόσο στην έκδοση Enduro, όσο και σε ένα ιδιαίτερα ενδιαφέρον σχεδιαστικά Supermoto. Λέτε τα KTM Freeride να είναι η λύση στη μετακίνηση και τη διασκέδαση χωρίς τύψεις; Η Αυστριακή εταιρεία αυτό θέλει να μας πείσει, δηλώνοντας ότι σηματοδοτούν την επιστροφή των σπορ μοτοσυκλετών, μια ηλεκτρική μοτοσυκλέτα που να είναι ελαφριά, δυνατή και σπορ χωρίς θόρυβο ή καυσαέρια. Και με την KTM να δηλώνει ότι η απόδοση είναι στο επίπεδο των 125αριών της, ίσως να υπάρχει βάση πίσω από τις περιβαλλοντολογικές δηλώσεις. Χρησιμοποιούν το νέο πατενταρισμένο ηλεκτρικό σύστημα μετάδοσης της KTM και ζυγίζουν μόλις 90 κιλά. Οι μοτοσυκλέτες που βλέπετε είναι σε επίπεδο παραγωγής, που θα ξεκινήσει σε 18 μήνες. Και για την τιμή; "Κάτω από €10.000". Το σχετικό Promo Video, πιστό στο χαρακτήρα της KTM, δείχνοντας ότι δεν είναι καθόλου ψόφια τα ηλεκτρικά της, είναι εδώ:





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

explore...

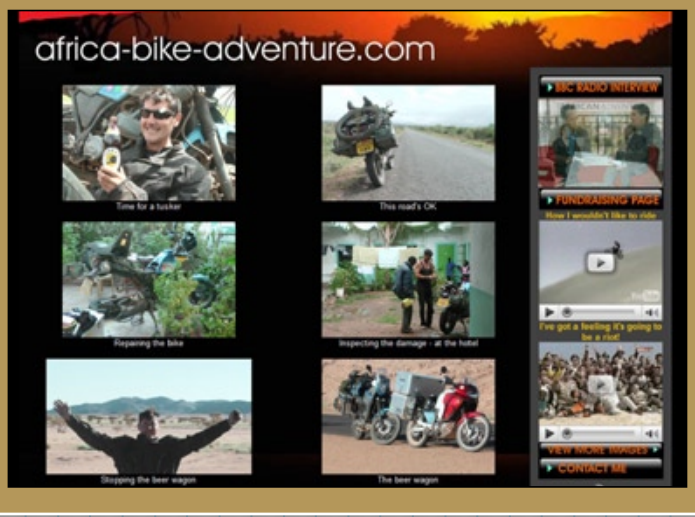
Ευγενής περιπέτεια

Ο Spencer Conway άφησε πίσω του Λονδίνο την 1η του περασμένου Νοέμβρη για άλλο ένα ταξίδι με τη μοτοσυκλέτα του.

Στόχος του ο γύρος της Αφρικής, κάτι που για πολλούς δείχνει εξαιρετικά δύσκολο, αλλά για τον Spencer είναι απλά άλλη μια απόδραση. Ως επιπλέον πρόκληση για τον εαυτό του, ανέλαβε να συγκεντρώσει €31,000 για λογαριασμό της φιλανθρωπικών οργανώσεων

Μανιώδης ταξιδευτής ο ίδιος, ως τώρα ήταν αυτός που παρακινούσε την παρέα του να πάνε ακόμη πιο μακριά με τις μοτοσυκλέτες τους, μα αυτή τη φορά ταξιδεύει ολομόναχος με το Yamaha XT660Z Tenere του και τη σκηνή του, θέλοντας να μειώσει τα έξοδά του στο ελάχιστο.

Έχοντας γυρίσει τον κόσμο δουλεύοντας σε καράβια και ιστιοπλοϊκά, μετά από ταξίδια σε 70 χώρες και πέντε ηπείρους με τους μοτοσυκλετιστές φίλους του, είναι κανείς να απορεί πότε πρόλαβε να κάνει μάστερ στην Ανθρωπολογία, να εκπαιδευτεί ως διασώστης αναρριχητής, δύτης και γυμναστής! Παρόλα αυτά, ήδη η νέα του περιπέτεια βρίσκεται στην 150ή μέρα της και ακόμη δεν έχει φτάσει ως τα μισά της διαδρομής του. Συναντήστε τον στη Ναμίμπια, όπου βρίσκεται τώρα, μέσα από τη διεύθυνση www.africa-bike-adventure.com.







BUSHMILLS
IRISH WHISKEY

οδόκληρη η Ιρλανδία σε ένα ποτήρι...

Το Bushmills Original είναι το παλαιότερο Ιρλανδέζικο ουίσκι, από το 1608 παράγεται στο χωριό Bushmills.

Τα αγνά υδικά, η τριπλή απόσταξη, η διαδικασία της ωρίμανσης, η επιδογή των βαρελιών και η τέχνη του blending δημιουργούν ένα εξαιρετικό spirit με βελούδινη γεύση και μακρύ απαλό τελείωμα.

Το Bushmills Original είναι ολόκληρη η Ιρλανδία σε ένα ποτήρι, σηματοδοτεί μια στάση ζωής αυθεντική, πρωτοποριακή και αυθόρμητη που αξίζει να μοιραστούμε με τους αληθινούς μας φίλους.





Απολαύστε υπεύθυνα

first rides



Το CBF 1000 αναζητά τις σπορ ρίζες του παίρνοντας ιδέες από το CB 1000R, το Burgman 400 γίνεται limited και ο Άρης συνεχίζει να διασκεδάζει περισσότερο απ' όλους...


HUSABERG


ΔOK
M·86

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



Πάρ' το αλλιώς

Ξεχάστε το εξαιρετικό για το κοινό του αλλά άγευστο CBF. Το μοντέλο του '10 πατάει στην ίδια συνταγή, αλλά αυτή τη φορά ο σεφ δεν έχει ξεχάσει τα μπαχαρικά


HONDA
HONDA



Αν η παραπάνω... μεταμόρφωση κάτι σας θυμίζει, δε χρειάζεται να πάτε πολλά τεύχη πίσω για να δείτε το τι και πως. Κάτι αντίστοιχο έκανε η Kawasaki, στην πρόσφατη ανανέωση του ER6-f. Πέταξε στον κάλαθο την απολογητική εμφάνιση, για να την αντικαταστήσει με πιο σπορ αισθητική και πιο σφιχτές αναρτήσεις (δυστυχώς υπερβολικά σκληρές για την Ελλαδίτσα μας), ενώ κάτω από τα πλαστικά τα μηχανικά μέρη και το πλαίσιο έμειναν ουσιαστικά όπως τα ξέραμε. Η Honda βέβαια ακολούθησε έναν ελαφρά διαφορετικό δρόμο στην ανανέωση του CBF.

Πιστή στην τακτική της να αλλάζει το σύμπαν ακόμα και όταν δεν είναι αντιληπτό από κανέναν, έβαλε το χέρι αισθητά πιο βαθιά από την Kawasaki όταν ήρθε η ώρα της ανανέωσης του μεγάλου CBF.

Έτσι το πλαίσιο συνεχίζει να χρησιμοποιεί τον κινητήρα ως δομικό μέρος του αλλά είναι πλέον κατασκευασμένο από αλουμίνιο, μειώνοντας το βάρος και αυξάνοντας την ακαμψία. Τα δύο τελικά του παρελθόντος έχουν δώσει τη θέση τους σε ένα που όπως και να το κάνουμε θυμίζει κάπως αυτό του CB 1300, ενώ οι τεχνικοί δεν άφησαν χαμένη την ευκαιρία να ανεβάσουν λίγο τη συμπίεση του πρώην RR κινητήρα από το 11 στο 11.2:1, μαζί με λίγο fine tuning στη λειτουργία του ψεκασμού με τα 36άρια σώματα. Έτσι, έχουν μειώσει λέει την κατανάλωση κατά 7% σε σχέση με το απερχόμενο μοντέλο, προσφέροντας ταυτόχρονα ακόμα καλύτερη απόκριση στο γκάζι. Για να δούμε...

Σίγουρα είναι CBF αυτό;

Ωραία και χρήσιμα τα τεχνικά, αλλά είναι λίγο δύσκολο να τα διατηρήσεις στο μυαλό σου όταν πρωτοδείς το νέο CBF μπροστά σου. Ξεχάστε την αισθητική του παππού, ξεχάστε το αδιάφορο σχήμα, εδώ έχουμε μια μοτοσυκλέτα που



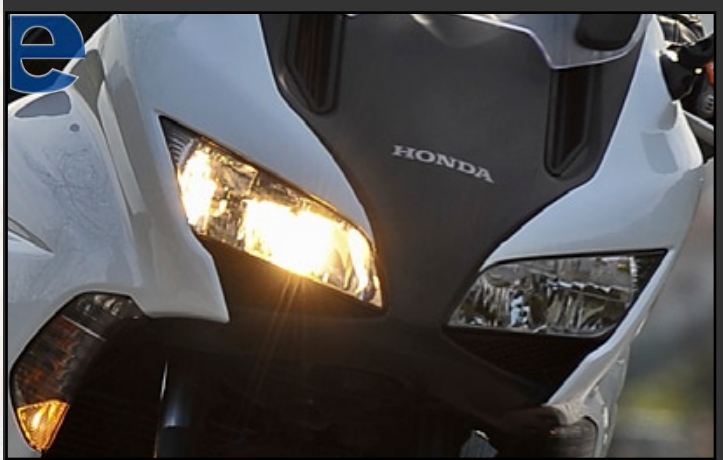


Οι τριπίστονες με το Combined ABS κάνουν τη δουλειά τους άριστα. Θα την κάνουν ακόμα καλύτερα με πιο μαλακά ελαστικά

ευχαριστιέσαι να χαζεύεις, αντί να απολογείσαι στους φίλους σου για τους πρακτικότατους λόγους που την αγόρασες. Τα φανάρια προέρχονται από την οικογένεια των CBR, από 600RR τα εμπρός και 954 τα πίσω με τα Led τους, ενώ απολύτως τίποτα πάνω του δε θυμίζει το προηγούμενο μοντέλο. Ακμές και γωνίες παντού, κλεψίματα με μαύρο χρώμα στην ουρά για πιο δυναμική σιλουέτα, πιο τονισμένες οι ξεχωριστές σέλες παρότι είμαι σίγουρος ότι από κάτω είναι ακριβώς ίδιες, για ένα ιδιαίτερα επιθετικό σύνολο που κλείνει περισσότερο στο Sport απ' ότι στο Touring, με σαφώς πιο συμπαγείς αναλογίες. Τα πλαϊνά κομμάτια του φαίρινγκ δεν είναι τόσο ογκώδη όσο δείχνουν στις φωτογραφίες, ενώ και τα φανάρια δένουν καλύτερα με το σύνολο απ' ότι νόμιζα αρχικά. Για δες τι παιχνίδια παίζει το φως.

Ανεβαίνοντας πάνω στη ρυθμιζόμενη καθ' ύψος σέλα, οι ευχάριστες εκπλήξεις συνεχίζονται. Όπως και στο ER6, τα αναλογικά όργανα έχουν φύγει κλοτσηδόν, μόνο που εδώ αντί για μια ενιαία Led οθόνη έχουμε ένα έργο τέχνης. Δύο οθόνες αριστερά-δεξιά, όπως CBR, διαθέτοντας και μέτρηση κατανάλωσης, με το ανασηκωμένο κεντρικό αναλογικό στροφόμετρο να έχει μια ανάγλυφη βάση που θυμίζει το φανάρι του Transalp, μόνο που εδώ είναι όμορφο.

Η μονή εξάτμιση έχει κάνει το θαύμα της τόσο στην αισθητική



Πιο σπορτίφ αισθητική αλλά συνήθης για Honda άνεση και ίσως μια ιδέα πιο όρθια απ' όσο χρειάζεται θέση συνεπιβάτη

Ο πιο σπορ χαρακτήρας απαιτεί και μονή εξάτμιση – ακούει το GSXR;









"Οι ελιγμοί γίνονται με χαρακτηριστική ευελιξία παπιού"



όσο και στον ήχο, από το ρελαντί ακόμα σε ψήνει ότι καβαλάς κάτι σαφώς πιο ξεχωριστό, πιο σπορτίφ από το άχρωμο προηγούμενο μοντέλο. Και εκεί είναι που η αρχική αίσθηση του βάρους ξενίζει. Μια ματιά στα τεχνικά εξηγεί το γιατί: Παρά το αλουμινένιο πλέον πλαίσιο, το CBF ζυγίζει 245 κιλά, τα οποία μπορεί μεν να εξαφανίζονται κατά την πάγια τεχνική της Honda εν κινήσει, αλλά δεν μπορούν να κρυφτούν καρδιά μου όταν ο κινητήρας είναι σβηστός. Ο συμπλέκτης συνεχίζει να παραμένει υδραυλικός και πιο βαρύς απ' όσο περιμένεις και αναμενόμενα κάπου εκεί σταματούν τα παράπονα περί χρηστικότητας.

Οι ελιγμοί γίνονται με τη χαρακτηριστική ευελιξία παπιού, με το CBF να διατηρεί τον πολυχρηστικό χαρακτήρα του. Μόνη απώλεια, η ελαφρά μειωμένη ροπή στις χαμηλές στροφές, που σε αναγκάζει να αλλάζεις και καμιά ταχύτητα που και που, καθώς δεν κινείται πια με τόση άνεση με 6η και ρελαντί στην πόλη. Οι αναρτήσεις, ελαφρά πιο σφιχτές από το παρελθόν, επ' ουδενί δεν ενοχλούν στις ανωμαλίες αλλά βάζουν το λιθαράκι τους στην πιο δεμένη, πιο συμπαγή αίσθηση του CBF.

Παρά την συνήθη χρήση των μοτοσυκλετών μας ως καθημερινών εργαλείων μετακίνησης βέβαια, δεν είναι αυτή η χρήση που είχαν ως κύριο στόχο οι τεχνικοί της Honda και οι αναφορές για πιο σπορ συμπεριφορά στα δελτία τύπου τραβούν όπως και να το κάνουμε το ενδιαφέρον. Και όλως περιέργως, για όσους θυμούνται τον τυπικό προσανατολισμό του ονόματος, το μεγάλο F όχι μόνο δεν απογοητεύει, αλλά εκπλήσσει ευχάριστα. Κάτι η λίγο πιο γρήγορη γεωμετρία, κάτι το πλαίσιο και οι αναρτήσεις και αρκετά το στενό 160άρι πίσω ελαστικό, συνδυάζονται για να δώσουν ένα σαφώς πιο ευχάριστο σύνολο. Ο καλός μοχλός του τιμονιού δίνει μια ανάλαφρη προσέγγιση στις αλλαγές κατευθύνσεων, και μόνο τα υπερβολικά τουριστικά Battlax BT57 θα περιορίσουν τις σπορτίφ ανησυχίες των αναβατών του. Όπως κάθε μοτοσυκλέτα από καλό σπίτι, δεν αρέσκεται στα χαστούκια, αλλά ανταμείβει τη σκεπτόμενη οδήγηση χωρίς να σε τρομάζει όταν το παρακάνεις. Και σε τέτοια χρήση οι νέες ρυθμίσεις του μοτέρ φέρνουν ένα χαμόγελο που δεν ερχόταν τόσο εύκολα πριν, σε συνδυασμό με την ένα κλικ πριν το άριστο απόκριση στο γκάζι. Η καμπύλη απόδοσης


HONDA



> Εκεί όμως που το CBF διαπρέπει, είναι στους ανοιχτούς δρόμους

συνεχίζει να είναι ευθεία, αλλά με ελαφρά πιο... ανοδική γωνία, αφήνοντάς σε να κινείσαι είτε τεμπέλικα με μια σχέση όπως πριν, είτε αλλάζοντας σχέσεις για το κέφι σου με το χαρακτηριστικά απροβλημάτιστο κιβώτιο.

Εκεί όμως που το CBF πραγματικά διαπρέπει, είναι στους ανοιχτούς δρόμους. Αυτή η μοτοσυκλέτα απλά τρελαίνεται για ταξίδια. Με ελάχιστα ανοιχτό γκάζι γρήγορα βρίσκεις τον εαυτό σου να ρολάρει με 5,500-6,000 rpm, που αντιστοιχούν σε 150-160 km/h, μόνο που νιώθεις ότι κινείσαι με καμιά 50αριά λιγότερα. Και αν θες να φτάσεις λίγο πιο γρήγορα, το μόνο που έχεις να κάνεις είναι να αλλάξεις ελάχιστα τη γωνία του δεξιού σου καρπού, αφήνοντας τη ροπή του κινητήρα να κάνει τα υπόλοιπα. Δεν χρειάζεται καν κατέβασμα για να προσπεράσεις ή να επιταχύνεις, ουσιαστικά μόνο να το σκεφτείς για να ταξιδεύεις με 180-200, όρθιος, με το αριστερό χέρι να ξεκουράζεται στο μηρό σου. Απλά, χαλαρά και ξεκούραστα, χωρίς την παραμικρή ανάγκη μείωσης ρυθμού στις καμπές καθώς το σύνολο εμπνέει την απαραίτητη εμπιστοσύνη. Σε αυτές τις ταχύτητες μπορείς κάλλιστα να ανεβάσεις ή να κατεβάσεις τη ζελατίνα που πλέον ρυθμίζεται με το χέρι και όχι με... βίδες όπως παλιά, χαμογελώντας με την ένδειξη της κατανάλωσης που ακόμα και σε αυτούς τους ρυθμούς θα ζοριστεί να πλησιάσει τα 7 λίτρα (ανά 100 km), πόσο μάλλον να τα ξεπεράσει. Και με 20 λίτρα ντεπόζιτο, πας πολύ μακριά...

Κλείσαμε ως μοτοσυκλετιστές;

Κινείται σαν παπί στην πόλη, ταξιδεύει με χαρακτηριστική άνεση, δεν καίει, είναι άνετο, έχει χώρους, δεν τίθεται καν θέμα αξιοπιστίας και είναι σαφώς πιο δυναμικό τόσο σε εμφάνιση όσο και στην πράξη. Αν δεν ανήκετε σε αυτούς που κοιτούν μόνο κατά πίστα ή καγκουριά μεριά, το CBF δείχνει να βάζει ιδιαίτερα δυνατή υποψηφιότητα για την καλύτερη μοτοσυκλέτα της χρονιάς. Και, ομολογώ πως προς τα εκεί έκλινα, παίζοντας επίσης με τον τίτλο "ευκαιρία της χρονιάς", με μια σειρά σχολίων για την οικονομική κρίση και το απίστευτο value for money, έχοντας στο μυαλό μου την τετραψήφια τιμή του προηγούμενου μοντέλου. Έλα όμως που το νέο CBF έχει ακριβύνει κατά τι παραπάνω απ' ότι περίμενα... €12,000 ζητάει η Honda για το μοντέλο του '10, μια διαφορά που οφείλεται τόσο στο αλουμινένιο πλαίσιο και τη γενικότερη άνοδο σε αισθητική και ποιότητα κατασκευής, όσο και στη συμπίεση της τιμής που είχε γίνει στο μοντέλο



Νέες ρυθμίσεις, μικρότερη κατανάλωση και πιο ζωντανή απόδοση. Και έχει ακόμα να δώσει...

πρώτης γενιάς από την αντιπροσωπεία.
Η πλάκα είναι ότι αντικειμενικά δεν είναι πολλά γι' αυτά που προφέρει. Και δεν υπάρχει αντίπαλος στην κατηγορία που να πλησιάζει τον πολυχρηστικό χαρακτήρα του F. Όταν όμως είναι, έστω και ελαφρά, ακριβότερο τόσο από το ομόσταυλο CB1000R, όσο και από μερικά Supersport 1000άρια του ανταγωνισμού που βρίσκονται σε προσφορά, χρειάζεται πολύ συνειδητοποιημένος αγοραστής για να πάρει αυτό που χρειάζεται και όχι αυτό που θα τραβήξει περισσότερα βλέμματα. Είστε ένας από αυτούς; <<

Όμορφα, ευανάγνωστα και πλήρη. Ένδειξη θερμοκρασίας φυσικά δεν υπάρχει



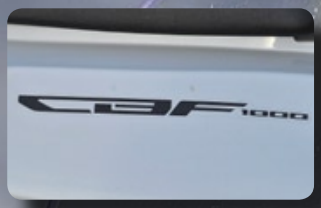






Ρυθμιζόμενη προστασία και αισθητική – με το χέρι και όχι κατσαβίδι πλέον





HONDA CBF1000 ABS
ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
ΤΙΜΗ: €12,090

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,210 mm
Πλάτος:	780 mm
Ύψος:	1,220 mm
Μεταξόνιο:	1,495 mm
Ύψος σέλας:	795 mm (±15mm)
Βάρος κατασκευαστή:	245 kg
Ρεζερβουάρ:	20 lt
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος τετρακύλινδρος εν σειρά, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	75 x 56.5 mm
Χωρητικότητα:	998 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.2:1
Ισχύς:	106/9,000 hp/rpm
Ροπή:	9.8/6,500 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	120/41 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων
ΠΙΣΩ	
	Μονό αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	120 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	17x 3.5
Ελαστικό:	Bridgestone Battlax BT57 120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 296 mm, τριπίστονες δαγκάνες Nissin, Combined ABS
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	17 x 5.0
Ελαστικό:	Bridgestone Battlax BT57 160/60-17
Φρένο:	Δίσκος 240 mm, δαγκάνα Nissin 1 εμβόλου με γλίστρα, ABS
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	
Ρεζερβουάρ:	20 lt
Μέση κατανάλωση:	6.8 lt/100 km
Μέση αυτονομία:	279 km

HONDA

HYPERMOTOS THE PLACE WHERE HYPERDREAMS COME TRUE



HYPERMOTOS
ΕΚΘΕΣΗ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ

34ου ΣΥΝΤ. ΠΕΖΙΚΟΥ 16 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ, T: 210.41 14 430-210 41 14 460 F: 210 41 14 416



Όταν έγινε η θάλασσα

...εμείς δεν είχαμε κουτάλια.
Ή αλλιώς όταν τα Supermotard έφτασαν στο εκπληκτικό επίπεδο του Husaberg FS 570 η μόδα και οι αγώνες εξαφανίστηκαν από την Ελλάδα.

κείμενο: Άρης Παπαπαναγής **φωτό:** Σάββας Κουρίδης



γιαούρτι...


HUSABERG





Μια πενταετία νωρίτερα, όταν το Supermoto γνώριζε στη χώρα μας αλλά και παγκοσμίως μεγάλη ακμή, οι κατασκευαστές ακόμα ψάχνονταν. Άλλοι να βρουν αξιοπιστία, άλλοι χρηστικότητα, άλλοι να χάσουν βάρος και άλλοι να κερδίσουν δύναμη. Ένα ολοκληρωμένο, πολεμικό πακέτο που να κυκλοφορεί και στον δρόμο δεν υπήρχε. Η πιο αυθεντική λύση ήταν η μετατροπή enduro με υγιή κινητήρα (EXC 450/525, WR, DRZ-E) σε αστικά όπλα. Σε δίτροχα με ατόφια τη hardcore αστική ψυχοσύνθεση του Supermoto, αλλά και δυνατότητα αγωνιστικής εμπλοκής.

Σε αυτό το διάστημα οι αγώνες έγιναν ακραίοι και εξαφανίστηκαν, το ίδιο και τα trackday παρασέρνοντας μαζί τους στα τάρταρα όλη την αγορά της κατηγορίας. Απέμειναν μόνο τα παχυλά ψευδο-supermotard που έχουν τους 17άρηδες τροχούς ως μόνη διαφορά από τα ψευδο-enduro (που αργότερα τα βαφτίσαμε πιο κομψά "on-off"). Οι Ευρωπαίοι, που γέννησαν την κατηγορία, όμως επιμένουν γνωρίζοντας για την άφθονη ποσότητα διασκέδασης που προσφέρει μια αυθεντική μοτοσυκλέτα της κατηγορίας. Συνεχίζουν να ανανεώνουν τα μοντέλα τους και ιδού που οδήγησε η εξέλιξη. Στο καινούριο FS 570 που δε χρειάζεται να ψάξει για τίποτα από τα παραπάνω αφού τα έχει όλα. Ας το δούμε όμως πιο αναλυτικά.

Με καταγωγή Enduro

Προερχόμενο από το FE 570, το καθαρόαιμο enduro της Husaberg κληρονόμησε μερικά από τα ταλέντα του. Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι η μετατροπή ενός Enduro σε SM, εκτός του ότι εξασφαλίζει την έκδοση πινακίδας, φέρνει μαζί της μια έξτρα φιλικότητα σε καθημερινή χρήση. Σε περιπτώσεις που το πρόβλημα της πινακίδας λύθηκε και διάφορα MX βγήκαν στον δρόμο νόμιμα, ο σημαντικά πιο απόλυτος χαρακτήρας τους δε βόλεψε κανέναν.

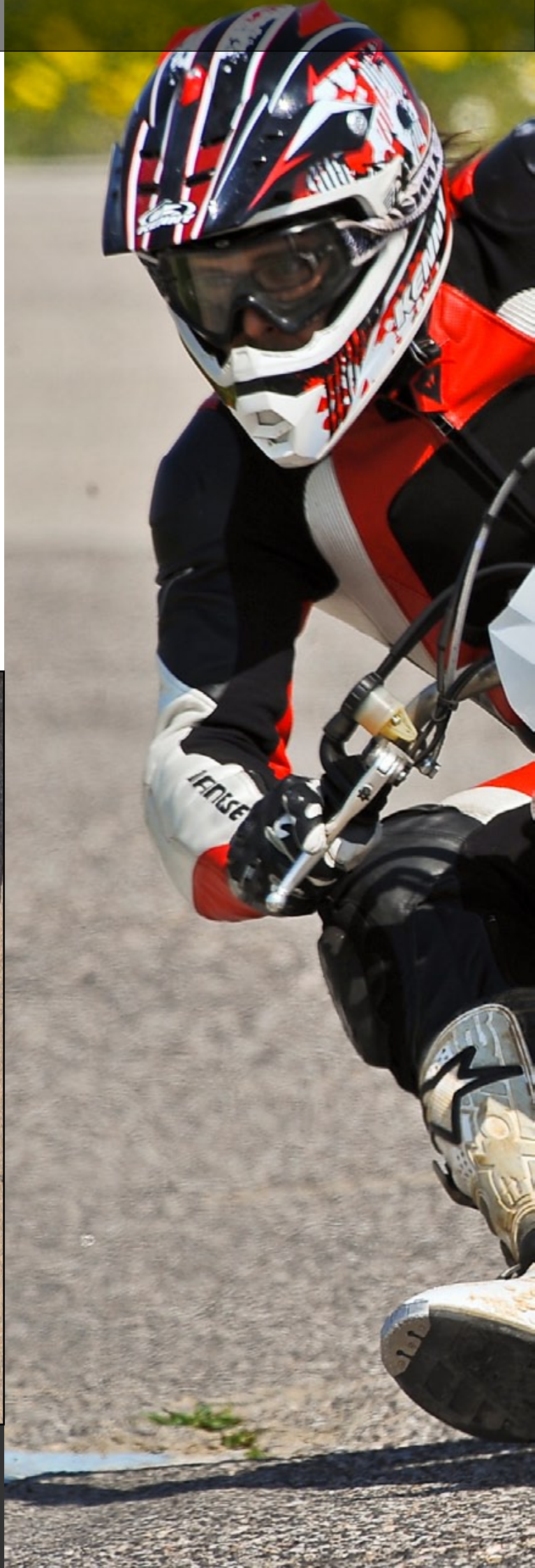
Η μίζα για παράδειγμα είναι προτέρημα των enduro. Η πιο μαλακή σέλα, τα καλύτερα φώτα, η λιγότερη συντήρηση και το πιο απλωτό κιβώτιο είναι προσόντα που τα MX στερούνται. Στο FS λοιπόν δε λείπει τίποτα από τα παραπάνω, αντιθέτως τα έχει πλήρως εξελιγμένα. Παίρνει μπροστά με μισό πάτημα της μίζας χάρη στον ηλεκτρονικό ψεκασμό της Keihin, έχει πολύ καλά φώτα, ρολάρει ξεκούραστα και ομαλά με 130-140 km/h και η σέλα, αν και σκληρή, είναι φαρδιά οπότε κάπως το σώζει.

Όλα αυτά τα εντουράδικα χαρακτηριστικά κάνουν την καθημερινή συμβίωση με τον Μπέργκο ιδιαίτερα εύκολη για το είδος. Δε σε κουράζει σε καμία περίπτωση, ενώ, ακόμα και κακή διάθεση να έχεις, θα σε γυρίσει σπίτι χαλαρά, βολτίσια. Στην περίπτωση δε που έχεις όρεξη για παιχνίδια, τότε αρχίζει το πανηγύρι. Όλες οι ταρζανιές γίνονται παιχνίδι στη σέλα του. Σούζες, ντριφτ, endo, στροφές, παντιλίκια και ό,τι άλλο μπορεί να ξέχασα απλά εκτελούνται σε χορευτικό επίπεδο. Ψηλά, μακριά και γρήγορα είναι επίθετα που συνοδεύουν κάθε προσπάθεια και έπειτα από προπόνηση αλλάζει μόνο η ποσότητα από "πολύ" σε "πάρα πολύ".

Η αλήθεια είναι ότι χρειάζεται προπονημένος αναβάτης για να χαρεί στο μέγιστο βαθμό μια τέτοια πολεμική μοτοσυκλέτα. Οι σφιχτές αλλά σωστές αναρτήσεις της WP, το ατσάλινο



Το φίλτρο αέρα καλύπτεται μόνο από τη σέλα στέλνοντας απευθείας στα αυτιά του αναβάτη τον ερεθιστικό ήχο της εισαγωγής. Το υποπλαίσιο είναι πλαστικό και συνεργάζεται με το επίσης πλαστικό ρεζερβουάρ. Αφού αντέχει στο enduro περνάει το τεστ, ενώ πρόβλεψη για συνεπιβάτη δεν υπάρχει




HUSABERG
HUSABERG



"Αν προσθέσεις το πολύ γκάζι και το μικρό βάρος καταλαβαίνεις γιατί από μόνη της η μοτοσυκλέτα σε βάζει σε γενικό alert"

FE vs FS

- Tubeless τροχοί της Behr 17 in με σινεμπλόκ πίσω
- Πιρούνι κλειστού φυσιγγίου, με πιο σφιχτές ρυθμίσεις και διαδρομή 280 mm (από 300)
- Πλάκες πιρουνιού με ρυθμιζόμενο offset 14 ή 16 mm
- Δίσκος 310 mm μπροστά με ακτινική τετραέμβολη δαγκάνα και τρόμπα, όλα από τη Magura
- Κοντό και ενισχυμένο φτερό
- Μακρύτερη τελική μετάδοση 14/38 (από 13/52)
- Διαδρομή ανάρτησης πίσω 300 mm (από 335)



Έξτρα ενίσχυση στο εμπρός φτερό για να το κρατά σταθερό στα πολλά km/h. Η προσφορά του ωστόσο είναι και αισθητική



Με 280 mm διαδρομής και σφιχτή λειτουργία, το 48άρι πιρούνι της WP θα ικανοποιήσει και τον πιο απαιτητικό αναβάτη



Αποκλειστικά για το Supermoto, οι CNC πλάκες του πιρουνιού ανήκουν στον στάνταρ εξοπλισμό. Ίδιο με εκείνο των KTM 690 είναι το σύστημα αλλαγής της χαρτογράφησης

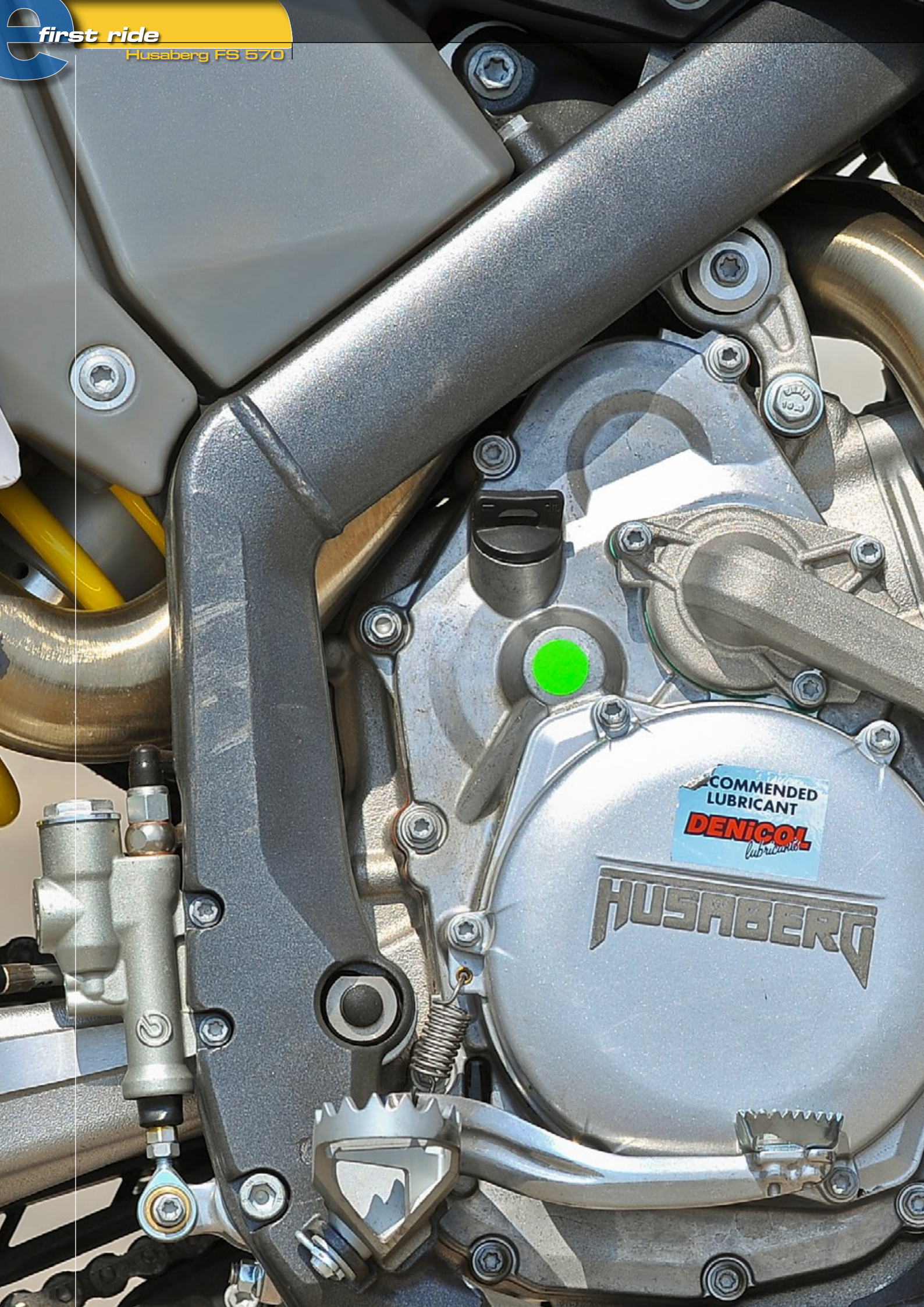


Γνωστό και αξιόπιστο το ηλεκτρονικό οργανάκι συνοδεύει χρόνια τώρα τα enduro της Husaberg και της KTM

άκαμπτο πλαίσιο και τα δυνατά φρένα της Magura απαιτούν ακριβείς κινήσεις όταν πηγαίνεις γρήγορα. Αν προσθέσεις το πολύ γκάζι και το μικρό βάρος καταλαβαίνεις γιατί από μόνη της η μοτοσυκλέτα σε βάζει σε γενικό alert. Πρέπει να έχεις στο νου σου ότι θα μπορούσε να πάρει πρωτάθλημα χωρίς καμία μετατροπή. Δεν είναι λοιπόν δύσκολο να φας το καπάκι πουλώντας μούρη ανέμελος στη φαναριά.

Το μαγικό μοτέρ

Αντιμετωπίζοντας το FS 570 όπως του αρμόζει, ως ένα καθαρόαιμο πολεμικό Supermoto δηλαδή, αλλάζουν τα χαρίσματα που προκαλούν θαυμασμό. Κορυφαίες αναρτήσεις, φρένα και γκάζι έχει κάθε racing μονοκύλινδρο που σέβεται τον εαυτό του και κοστίζει πάνω από €10,000. Υπάρχουν όμως τρία σπάνια χαρακτηριστικά που συναντάς στο νέο Husaberg και πραγματικά σε κερδίζουν. Πρώτα ο τρόπος με τον οποίο βάζει την εκρηκτική του δύναμη στην άσφαλτο. Κανένα από όσα Supermoto γνώριζα μέχρι τώρα (Μόνο το CR-F πλησιάζει σε αίσθηση) δε θα κατάφερνε να πατάει τόσο καλά στην άσφαλτο της Αθήνας φορώντας πολιτικό, σκληρό ελαστικό σαν το Pilot Power. Το ταλέντο αυτό το πρωτοείδαμε και πέρσι στα enduro της εταιρείας αφού σε χωμάτινο τερέν γίνεται σαφώς πιο αισθητό. Σε όλη τη διάρκεια της δοκιμής αναρωτιόμουν, "αν κρατάει έτσι με αυτά τα λάστιχα τι θα γίνει αν του βάλεις ένα σετ από τα γνωστά κορυφαία slick της Michelin;"


COMMENDED
LUBRICANT
DENICOL
HUSABERG





Το διαμάντι της Husaberg, που από πέρσι έχει ταράξει τα νερά στο χώρο του enduro, φέτος μπαίνει στο Supermoto με τα ίδια αποτελέσματα

Το δεύτερο ξεχωριστό ταλέντο του FS 570 εμφανίζεται σε κάθε είσοδο αργής στροφής και σε σφιχτές γωνιές. Πρώτη φορά ένα Supermoto της μεγάλης κατηγορίας έχει ελαφριά αίσθηση που συγκρίνεται μόνο με τα μεταποιημένα MX 450. Σε εκπλήσσει ακόμα περισσότερο όταν βγεις σε ανοιχτό δρόμο και η πολεμική μηχανή που πριν από λίγο σούζαρε με τετάρτη δείξει ικανή να ταξιδεύει με 130-140km/h χωρίς κραδασμούς και δράματα. Το μακρύ γρανάζωμα προσπαθώντας να τιθασεύσει το γκάζι του θηρίου στέλνει το κοντεράκι στα 180km/h τελικής.

Ο κύριος υπεύθυνος για τα προαναφερθέντα ταλέντα δεν είναι άλλος από τον μαγικό κινητήρα που πρωτοείδαμε πέρσι στα enduro FE. Με τον κύλινδρο κατά 70ο κεκλιμένο προς τα εμπρός, ο στρόφαλος μετακινήθηκε 100 mm προς τα πάνω και 160 mm προς τα πίσω. Έτσι μια βαριά, ταχύτατα περιστρεφόμενη μάζα πλησίασε προς το κέντρο βάρους της μοτοσυκλέτας. Αυτό μόνο θετικά αποτελέσματα σαν τα παραπάνω μπορεί να έχει καθώς η αδράνεια του επηρεάζει πολύ λιγότερο το σύνολο.

Με απόδοση 52 ίππων από 565.5 κυβικά θα περίμενε κανείς brutal απόδοση, κραδασμούς και ένα σωρό κουσούρια με τα οποία είχαμε μάθει να ζούμε. Τίποτα από αυτά όμως δε χαρακτηρίζει αυτό το μονοκύλινδρο διαμάντι. Ομαλότατη, ροπάτη απόδοση σε όλο το φάσμα, χωρίς μηχανικούς θορύβους και κραδασμούς, τόσο που θα μπορούσε να ανήκει σε ποιοτικό on-off (…ή αλλιώς ψευδοεντούρο). Ο ψεκασμός της Keihin δουλεύει άψογα τόσο σε απόκριση και αίσθηση όσο και σε ομαλότητα.



"...ακόμα και κακή διάθεση να έχεις, θα σε γυρίσει σπίτι χαλαρά, βολτίτσα..."



Και δε σπάει;

Αυτή ήταν η ερώτηση που έκαναν 9 στους 10 που άκουγαν όλα τα θετικά σχόλια. Όσον αφορά λοιπόν το φλέγον θέμα της αξιοπιστίας μπορούμε να πούμε τα εξής: Η σύντομη διάρκεια της δοκιμής δε μπορεί να δώσει απόλυτα στοιχεία. Ο υγιέστατος τρόπος που λειτουργεί, οι ανύπαρκτες φήμες μετά από ένα χρόνο στους αγώνες enduro και η ομοιότητα στα μέταλλα με το 530 της μαμάς KTM δίνουν τις καλύτερες υποσχέσεις. Οκ αγωνιστικό μοτέρ είναι και έχει αυξημένες απαιτήσεις συντήρησης, ενώ όσοι ασχολούνται με αποδοτικά μονοκύλινδρα σίγουρα ξέρουν ότι είτε ευρωπαϊκό είτε ιαπωνικό πάντα υπάρχει η πιθανότητα μικροζημιάς (λ.χ. βαλβίδες-κεφαλή σε CR-F, κιβώτιο σε YZ κλπ). Θα είναι πραγματικά κρίμα κάποιος που σκοπεύει να εμπλακεί στην κατηγορία να μην αποκτήσει το κορυφαίο εξαιτίας παλιάς (…δικαιολογημένης) φήμης και στενομυαλιάς.

Τι του λείπει;

Αν και πραγματικά μιλάμε για το κορυφαίο Supermotard με άδεια κυκλοφορίας όλο και κάτι του λείπει. Ένα βεντιλατέρ είναι το πρώτο, αλλά διατίθεται ως έξτρα. Το ίδιο και οι χούφτες. Ο λαιμός της εξάτμισης χρειάζεται δύο προστατευτικά για να μη λιώνει παντελόνια και παπούτσια. Βάζεις όμως μια Acrapovic που έχει προστατευτικά Carbon και ησυχάζεις.

Για τους τελειομανείς πιστάκηδες ένας μονόδρομος συμπλέκτης θα έκοβε δεκατάκια αλλά για το δρόμο δεν είναι απαραίτητος. Ο στάνταρ υδραυλικός της Magura είναι βούτυρο, ανθεκτικός και με αίσθηση. Η Husaberg επιμένει στη χρήση πίσω ζάντας φάρδους 4,25" με λάστιχο 150/60. Για τον δρόμο είναι μια χαρά, όμως στην πίστα σίγουρα είναι προτιμότερη η πεντάρα για να ταιριάξει το slick 16/63.

Καταδικασμένος (ή μήπως τυχερός;) σε μοναχικές βόλτες θα είναι ο αναβάτης του FS αφού πατέντα για μαρσπιέ συνεπιβάτη στο πλαστικό υποπλαίσιο δύσκολα θα γίνει. Τέλος θα χρειαστεί μια εύκολη μετατροπή στο σταντ για να μη κλείνει μόνο του. Πριν από πέντε χρόνια ήταν σχεδόν αδύνατο να έχεις ένα Supermoto τόσο εύκολο στο δρόμο και ταυτόχρονα τόσο απόλυτο στην πίστα. Αυτό από μόνο του μιλά για τα άλματα εξέλιξης που έκανε η Husaberg.

Οι προϋποθέσεις

"Κάνει για όλους;" θα ρωτήσει ο τυπάκος με τα γυαλιά από το πρώτο θρανίο αυτή τη φορά. Η απάντηση αν θες να είσαι ειλικρινής είναι όχι. Ευχάριστη βόλτα μπορεί να κάνει



Πούπουλο και ακριβέστατος είναι ο υδραυλικός συμπλέκτης της Magura που ολοκληρώνει την εικόνα με ελαστική άρθρωση στη μανέτα για να μη σπάει σε πτώση



Η ακτινική τρόμπα της Magura συνεργάζεται άψογα με την τετραέμβολη δαγκάνα της εταιρείας δημιουργώντας ένα πακέτο με περίσσεια δύναμη και εξαιρετική αίσθηση



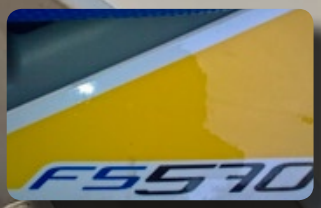
Φωτιά στα μπατζάκια μας... αλλά και στα παπούτσια μας από τον λαιμό της εξάτμισης. Ανήκει στις λειτουργικές αδυναμίες, κληρονομιά από την καθαρόαιμη καταγωγή, αλλά θα μπορούσε να έχει προστατευτικό



Το πίσω φρένο έχει ουσιαστική διαφορά σε αίσθηση και ακρίβεια από τον ανταγωνισμό. Ο καλύτερος σύμμαχος για σούζες διαρκείας

ο καθένας χωρίς πρόβλημα. Αν πρέπει όμως να ζεις κάθε μέρα μαζί του οφείλεις να γνωρίζεις ότι όσο φιλικό και αν έγινε παραμένει πολεμική μοτοσυκλέτα. Είναι ακριβή με κορυφαία περιφερειακά και είναι κρίμα να τα πληρώσεις αν δεν τα χρησιμοποιήσεις ποτέ. Δεν είναι commuter και δεν θέλει να μαζεύει 20,000 km τον χρόνο χωρίς service. Ο σκληροτράχηλος χαρακτήρας του έκανε το SMC 625 μου να μοιάζει Mercedes και θα κουράσει αν το οδηγείς με πάθος μια φορά το χρόνο. Αν ωστόσο, γνωρίζοντας τις απαιτήσεις του, ένα λευκό FS συνεχίζει να στοιχειώνει τα όνειρα σου με γεια και καλές σούζες. <<

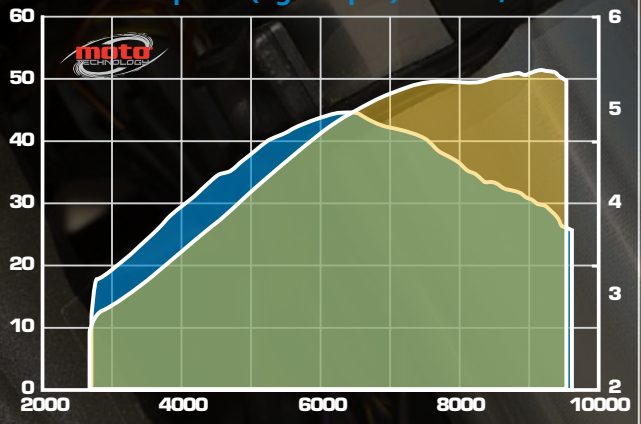




HUSABERG FS 570
Χ. ΤΑΣΟΥΛΗΣ Κ ΣΙΑ ΟΕ
€10,800

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 51.2 / 9,100
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 5.0 / 6,400



Το FS570, με αριθμό πλαισίου 0000 και 0,000km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 25.3C, υγρασία 17%, ατμοσφαιρική πίεση 994.8mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.00) και smoothing factor 4.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	ΔΑ
Πλάτος:	ΔΑ
Απόσταση από το έδαφος:	300 mm
Μεταξόνιο:	1,475 mm
Ύψος σέλας:	895 mm
Βάρος κατασκευαστή:	117 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, μονοκύλινδρος, υγρόψυκτος, 1 ΕΕΚ, 4 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	100 x 72 mm
Χωρητικότητα:	565.5 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.2 : 1
Ισχύς κατασκευαστή:	ΔΑ
Ροπή κατασκευαστή:	ΔΑ

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Ατσάλινο κλειστό δύο δοκών αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	26,5°
Ίχνος:	ΔΑ

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι WP
Διαδρομή / Διάμετρος:	280 / 48 mm
Ρυθμίσεις:	Απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ WP PDS
Διαδρομή:	310 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.5 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17, Michelin
Φρένο:	Ένας δίσκος 310 mm, δαγκάνα Magura 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	4.25 x 17 in
Ελαστικό:	150/60-17, Michelin
Φρένο:	Ένας δίσκος 220mm, 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!

Suzuki Burgman AN400 ZA Limited



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



Burgman

Τα κυβικά δεν ταιριάζουν εκ πρώτης με τον όγκο του, αλλά το Burgman σε κάνει να αναρωτιέσαι αν χρειάζεσαι κάτι παραπάνω


X-lite
BURGMAN 400

ό,τι πλησιέστερο σε μια... mini Goldwing



Το Burgman δε χρειάζεται ιδιαίτερες συστάσεις. Ένα από τα παλαιότερα ονόματα στα mega scooter, έχει δεχτεί σειρά αναβαθμίσεων και αλλαγών στη ζωή του, προσανατολισμένο περισσότερο στην άνετη μετακίνηση, αδιαφορώντας χαρακτηριστικά για τη σπορ συμπεριφορά ορισμένων Ιαπωνικών και Ιταλικών αντιπάλων.
Σε αυτή τη συνταγή, η έκδοση Limited, ή AN400 ZA στην ιδιόρρυθμη ορολογία της Suzuki, έρχεται να προσθέσει μερικές ακόμα πινελιές που τονίζουν τον χλιδάτο χαρακτήρα του. Πέρα από το καλοδεχούμενο ABS, έχουμε πλάτη για το συνεπιβάτη, χούφτες για προστασία από τον αέρα και τα μυγάκια, καθώς και θερμαινόμενα γκριπ σε τρεις σκάλες με εύκολη ρύθμιση από τον αντίχειρα. Και για κάποιο ανεξιχνίαστο λόγο ...ξύλο, έστω και πλαστικό στο κάτω μέρος του ταμπλό, που μπορεί να κλείνει το μάτι στο κοινό που προέρχεται από το χώρο του αυτοκινήτου αλλά εμάς μας ξενίζει. Συνδυάστε τα παραπάνω με το πανέμορφο λευκό που, πέραν του ότι είναι της μοδός, αναδεικνύει τη μακρόστενη σιλουέτα του Burgman και έχετε ό,τι πλησιέστερο σε μια... mini Goldwing στην κατηγορία.

Δένει η μαγιά;

Παρά την ύπαρξη κανονικού μπροστινού μοτοσυκλέτας, με πάνω και κάτω πλάκα για αυξημένη ακαμψία –κάτι ιδιαίτερα σπάνιο στο χώρο των σκούτερ που ανακοινώθηκε με τους απαραίτητους διθυράμβους περί της σπορ φιλοσοφίας του Burgman– η αλήθεια είναι ότι το mega scooter της Suzuki δε διεκδικεί σπορ δάφνες. Αντίθετα, σε πλήρη αρμονία με την εμφάνισή του, αρέσκεται σε πιο χαλαρούς ρυθμούς και σε μεγαλύτερες διαδρομές, με κύριο γνώμονα την άνεση.
Αυτό γίνεται άλλωστε άμεσα αντιληπτό άπαξ και ανέβεις πάνω. Με ύψος σέλας μόλις 710 mm, κάθεσαι ιδιαίτερα χαμηλά, με τα πόδια απλωμένα μπροστά σε μια θέση που θυμίζει περισσότερο cruiser παρά ο,τιδήποτε άλλο, ενώ ο αρχοντικός θρόνος που αναλογεί στον συνεπιβάτη απαιτεί αρκετό τέντωμα, ώστε να περάσει το πόδι πάνω από τα σεβαστά τετραγωνικά της επιφάνειάς της. Το αποτέλεσμα δικαιώνει τους κόπους.


X-lite
ABS



το Burgman αρέσκεται στους ανοιχτούς δρόμους και τα ταξίδια

Εκεί που αρχίζουν οι παράξενες εκφράσεις είναι όταν ο κινητήρας πάρει μπροστά, καθώς η χαρακτηριστική λειτουργία του μονοκύλινδρου δεν είναι ακριβώς αυτό που περιμένεις με βάση τη χλιδάτη εμφάνιση και τις ιδιαίτερα σεβαστές διαστάσεις, ενώ οι ελαφροί κραδασμοί που περνούν στον αναβάτη κατά τις εκκινήσεις ενισχύουν αυτή την εικόνα. Γιατί τότε άπαξ και περάσουν κάποια χιλιόμετρα το ξεχνάς εντελώς;

Πιθανότατα επειδή η Suzuki έχει κάνει τα μαγικά της στη μετάδοση. Η τυπική λειτουργία ενός μονοκύλινδρου είναι να παρέχει ροπή στις χαμηλές στροφές και να ασθμαίνει σιγά-σιγά όσο η βελόνα του στροφομέτρου αρχίζει να πλησιάζει στο κόκκινο. Στον κινητήρα του Burgman όμως, βρίσκουμε ένα μονοκύλινδρο καθημερινής χρήσης –βασικό αυτό, δε μας απασχολούν οι κινητήρες περιορισμένης μακροζωίας– ο οποίος αρέσκεται να στροφάρει και να μπαίνει για πλάκα στο κόκκινο έτσι και δεν έχεις το νου σου στη βελόνα. Το αντίτιμο είναι η σχετική έλλειψη ροπής στις χαμηλομεσαίες στροφές, κάτι που η Suzuki έλυσε με τις σχετικές ρυθμίσεις στο φυγοκεντρικό, που "λοκάρει" πάνω από τα 80 km/h, με το στροφόμετρο να καρφώνεται στις 6,000 στροφές κάθε φορά που ανοίγεις το γκάζι νωρίτερα.

Παρά το ιδιαίτερα μακρύ μεταξόνιο, το Burman κινείται με ιδιαίτερη άνεση μέσα στην πόλη, χάρη στο μεγάλο κόψιμο του τιμονιού και τη γλυκιά λειτουργία της μετάδοσης. Το μόνο πρόβλημα έρχεται από το συνδυασμό του μεγάλου μεταξονίου και των μικρών αναλογικά τροχών με το χαμηλό ύψος που δίνει την αίσθηση της λιμουζίνας, καθώς η μικρή απόσταση από το έδαφος δυσχεραίνει χαρακτηριστικά τα ανεβοκατεβάσματα σε πεζοδρόμια για όσους δεν αρέσκονται να ακούν το κάτω μέρος της ποδιάς να χαράζεται σε κάθε προσπάθεια, ενώ τα μόλις 100 mm διαδρομής της πίσω ανάρτησης θα αφήσουν αρκετές ανωμαλίες να περάσουν στη μέση του αναβάτη.


X-lite
ABS





Παρά τα αναλογικά μικρά κυβικά του, το Burgman αρέσκεται στους ανοιχτούς δρόμους και τα ταξίδια. Ο κινητήρας βρίσκεται στην καλύτερή του στις ψηλές στροφές, επιτρέποντας μουαγιέν των 150+, ενώ δε θα διστάσει να φλερτάρει ή και να περάσει τα 170 κοντερίσια χιλιόμετρα –αν δε σε ενοχλεί η ακμή της βελόνας του στροφομέτρου να κινείται σε κόκκινο φόντο. Στρίβει χαλαρά, με το μακρύ μεταξόνιο να δίνει χαρακτηριστική σταθερότητα, όσο τουλάχιστον δεν προσπαθείς να αλλάξεις απότομα κατεύθυνση. Σε τέτοια περίπτωση το Burgman θα δείξει τη δυσαρέσκειά του, με μικρές ταλαντώσεις του μπροστινού που μπορεί να μην το βγάζουν από την πορεία του, αλλά σου δηλώνουν ξεκάθαρα τη φιλοσοφία του και σου επιβάλουν το ρυθμό τους.

Φωτιά στην άσφαλτο σίγουρα δε θα βάλει, ούτε θα τρομάξει κανέναν με το ρυθμό που επιταχύνει, αλλά από τη στιγμή που θα μπεις στη φιλοσοφία του και στον ρυθμό του, ανακαλύπτεις μια εξαιρετική λύση για άνετη κάλυψη μεγάλων αποστάσεων. Μόνο ουσιαστικό παράπονο οι διαθλάσεις από τη ζελατίνα, που σε κάνουν να νιώθεις ότι ανεβαίνεις συνέχεια σε ανάχωμα και από ένα σημείο και μετά γίνονται κουραστικές.





Το κόστος της άνεσης

Παρά τις αρχικές αμφιβολίες για το συνδυασμό του σχετικά μικρού μονοκύλινδρου με τα 222 κιλά του Burgman, το αποτέλεσμα δικαιώνει τη Suzuki, θέτοντας παράλληλα σεβαστά ερωτήματα για το λόγο ύπαρξης του 650. Σαν πακέτο, το 400 είναι ιδιαίτερα ζυγισμένο, ενώ η παραπάνω ισχύς μπορεί μόνο να θέσει απαιτήσεις που δε θα ευχαριστήσουν ιδιαίτερα το πλαίσιο.



Καθαρά αυτοκινητάδικο αλλά πλήρες ταμπλό, που έχει και ένδειξη θερμοκρασίας. Για το πλαστικό ξύλο δε θα πούμε κουβέντα





Χλίδα και προστασία. Χουφτίτσα για τον αέρα και θερμαινόμενα γκριπ για ζεστά χέρια



Πρακτικά τα μικρά ντουλαπάκια για μικροπράγματα και με εύκολο άνοιγμα. Προσοχή όμως γιατί δεν κλειδώνουν





Το ABS μπορεί να μην είναι τελευταίας κοπής, μεταφέροντας αρκετές ταλαντώσεις στις μανέτες και με αναλογικά χαμηλή δειγματοληψία, αλλά θα κλείσει σωστά το πακέτο των φρένων κρατώντας τα δράματα μακριά. Η κατανάλωση των 5.5 λίτρων (ανά 100 km) είναι μια ευχάριστη έκπληξη, φέρνοντας πάνω από 240 χιλιόμετρα αυτονομίας, ενώ το... πορτμπαγκάζ κάτω από τη σέλα και τα αμορτισέρ που τη συγκρατούν ολοκληρώνουν το συνολάκι.

Κάπως έτσι ερχόμαστε στο δια ταύτα. Η έκδοση Limited προσθέτει οριακά πάνω από €1,000 στη βασική τιμή του Burgman, που πλησιάζει έτσι ανησυχητικά τις €8,000. Είναι πολλά για αυτά που προσφέρει; Εξαρτάται από τη σκοπιά που το πλησιάζεις. Αν ανήκετε σε αυτούς που θέλουν οι μετακινήσεις τους να είναι γεμάτες αδρεναλίνη, το Burgman δεν έχει λόγο ύπαρξης στη λίστα των υποψηφιοτήτων σας. Αυτό που προσφέρει είναι η πλησιέστερη άνεση και συμπεριφορά... αυτοκινήτου που μπορείτε να βρείτε σε αυτό τον κυβισμό και αυτό είναι το κοινό του. Το οποίο δε νομίζω να ενοχληθεί ιδιαίτερα από την τιμή... <<



Ρυθμιζόμενη στήριξη μέσης για τον αναβάτη, πλατούλα για τον συνεπιβάτη. Σας μυρίζουν και εσάς ταξίδια;





ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,270 mm
Πλάτος:	760 mm
Ύψος:	1,385 mm
Μεταξόνιο:	1,585 mm
Ύψος σέλας:	710 mm
Ρεζερβουάρ:	8.5 lt
Βάρος κατασκευαστή:	222 kg (απλό: 215)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος μονοκύλινδρος DOHC
Διάμετρος x Διαδρομή:	81 x 77.6 mm
Χωρητικότητα:	399 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.2:1
Ισχύς:	34/7,300 hp/rpm
Ροπή:	6.3/5,800 kgm/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διάμετρος/Διαδρομή:	-/110 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ
Διαδρομή:	100 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	2.75 x 14˝
Ελαστικό:	Bridgestone Hoop B03G 120/80-14
Φρένο:	Δύο δίσκοι, δαγκάνες δύο εμβόλων με γλίστρα, ABS
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	3,5 x 13˝
Ελαστικό:	Bridgestone Hoop B02G 150/70-13
Φρένο:	Δίσκος, δαγκάνα ενός εμβόλου με γλίστρα, ABS



SUZUKI BURGMAN AN400 ZA LIMITED
ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
ΤΙΜΗ: €7,717 ΑΠΛΟ: €6,703)

DOUBLE VISOR TECH

CABERG HELMETS



Ρυθμιζόμενος επάνω αερισμός με κανάλια για καλύτερη κυκλοφορία του αέρα στο εσωτερικό

KONDA



Εσωτερική, φιμέ ζελατίνα

Antifog visor

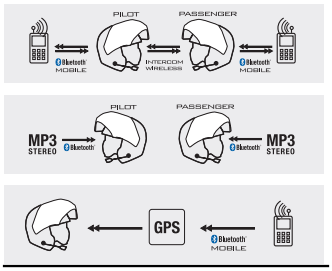
Δόντι ασφάλισης ζελατίνας

Just Speak controller

Αφαιρούμενο spoiler στο υποσιάγονο. Ρυθμιζόμενος εμπρός αντιθαμβωτικός αερισμός.

JUST SPEAK
WIRELESS COMMUNICATION

Justissimo is ready for the new JUST SPEAK kit



JUST SPEEK kit
Δεν περιλαμβάνεται στην τιμή του κράνους

Bluetooth WIRELESS TECHNOLOGY

DOUBLE VISOR TECH DVT

CABERG HELMETS ARE ECE-2205

GLASSES SEATING



V2 407



HELL RACER

V2R



ZENITH

SINTESI



ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ

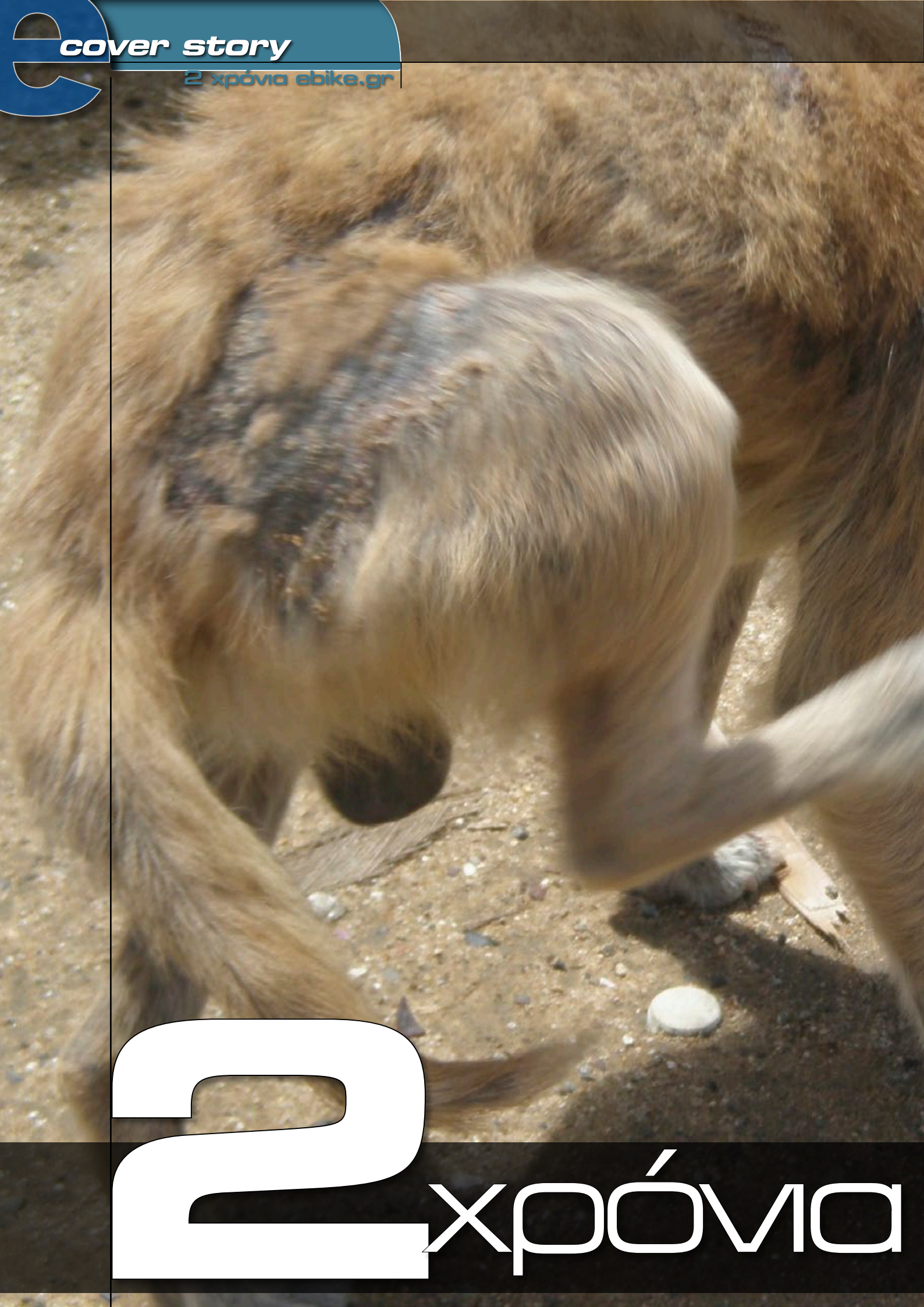
με σύντροφο το μεγαλύτερο δίκτυο καταστημάτων στην Ελλάδα

www.motomarket.gr | www.motorshop.gr

Αθήνα
Καλλιρόης 16 - 210 92 10 954 NEW
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



2 χρόνια

κείμενο: Κών/νος Δάλλας, Σπύρος Τσαντήλας, **φωτό:** αρχείο ebike



Με ένα πρόχειρο search στο google, έμαθα ότι ένα βρέφος δύο ετών ανεβοκατεβαίνει σκάλες ελεύθερα, χοροπηδά στο πάτωμα με τα δύο πόδια, ανοίγει πόρτες, σκαρφαλώνει στα έπιπλα, πλένει και σκουπίζει τα χέρια του, χρησιμοποιεί άνετα το φλιτζάνι και το κουτάλι, βγάζει κάλτσες, παπούτσια, παντελόνι και χτίζει πύργο με 6 κύβους. Στη δική μας δε περίπτωση, ένα ψηφιακό βρέφος δύο ετών μαθαίνει να χειρίζεται τη γλώσσα με τον πιο καυστικό τρόπο που έχετε συναντήσει στον ελληνικό ειδικό Τύπο, αναστατώνει τις αντιπροσωπείες μοτοσυκλετών αναφέροντας στις δοκιμές του πράγματα που δεν αναγράφονται στα διαφημιστικά τους φυλλάδια και επαναφέρει στο προσκήνιο τη χρηστική πλευρά των περιοδικών μοτοσυκλέτας, ιδιότητα που χρόνια τώρα έχει θαφτεί κάτω από σωρεία διαφημιστικών συμφωνιών και ξύλινων συγγραμμάτων χωρίς ίχνος ουσιώδους πληροφορίας

φαγούρα

ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

Ducati 848
Ducati 1098R
KTM RC8
Kawasaki Versys
Peugeot Geopolis 400





01



κείμενο: Κων/νος Δάλλας **φωτό:** Δημήτρης Ταυλίκος, Ηλίας Ντέβελι, αρχείο eBike

Επιτέλους!

Ακόμα προσπαθώ να καταλάβω για πότε πέρασαν πέντε χρόνια από την πρώτη φορά που είδα το RC8 σε φωτογραφία. Αναρίθμητα πράγματα έχουν αλλάξει από τότε, μεταξύ των οποίων και το ίδιο το RC8 - όμως η επιθυμία να βρεθώ στη σέλα του παρέμεινε το ίδιο έντονη. Αυτό ήταν λοιπόν, πάει, πέρασε. Και τι μου έμεινε πέρα από μερικές όμορφες φωτογραφίες; Ε, κάνε ένα κλικ ν' αλλάξεις σελίδα, από τον υπότιτλο θες να τα μάθεις όλα;



Ο Βασίλης, ο Δημήτρης, ο Μάνος, ο Mike και εγώ. Αυτή ήταν η αρχική σύνθεση του ebike.gr τον μακρινό εκείνο Απρίλη του 2008 που ξεκίνησε το πρώτο ψηφιακό περιοδικό μοτοσυκλέτας. Λεφτά δεν υπήρχαν (σάμπως υπάρχουν τώρα;), διάθεση όμως αρκετή και κάποιες γνωριμίες που αξιοποιήθηκαν από το πρώτο κιόλας τεύχος. Έτσι, καταφέραμε και χωθήκαμε στην παρουσίαση των KTM RC8 και Ducati 848 και 1098R στη πίστα των Σερρών, όπου σκάσαμε μύτη σαν παγκόσμιοι, με το δικό μας φωτογράφο (που είναι σαλονικιός βέβαια αλλά μην το πείτε παραέξω).

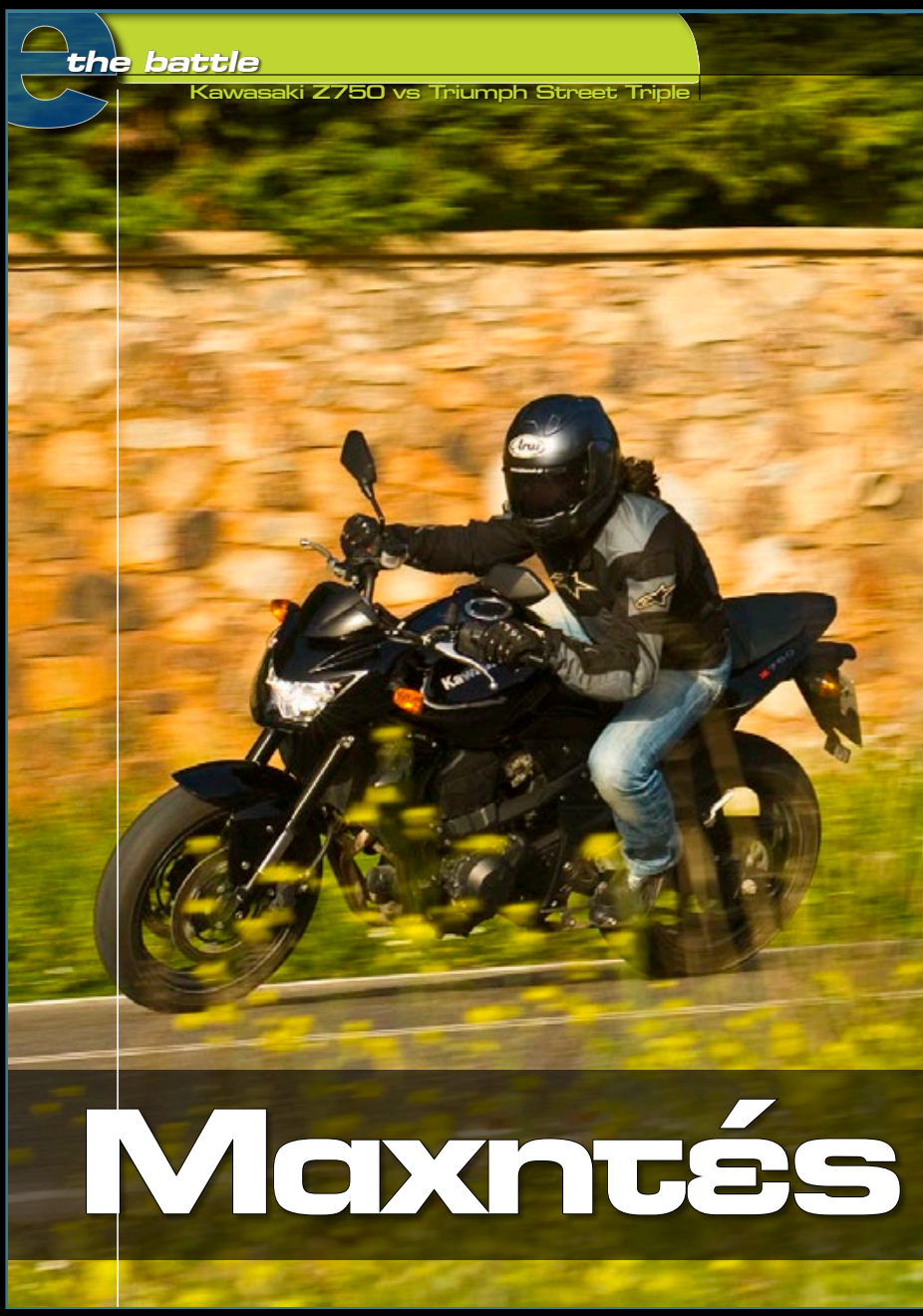
Σημειώστε ότι στο σχήμα τότε δεν έπαιζε μόνιμα ο Σάββας Κουρίδης, με αποτέλεσμα να ανεβοκατεβάζουμε τον Ταυλίκο με τρένο για να φωτογραφίζει τα μηχανάκια στα πέριξ της Αττικής.

Με τη βοήθεια του Βασσάλου, καταφέραμε να στεγάσουμε τις κοπέλες μας στην έκθεση μοτοσυκλέτας, όπου μοίρασαν μερικές χιλιάδες φυλλάδια. Αύτη ήταν η πρώτη και η τελευταία φορά που τυπώσαμε κάτι σε χαρτί. Κατά τα λοιπά, ακόμα προσπαθώ να καταλάβω πως μου ξέφυγε και έγραψα το "επιτέλους" δύο φορές σε τίτλο...



ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

Aprilia Dorsoduro
Kawasaki Z750
KTM 690 Duke
Suzuki VStrom 650
Triumph Street Triple
Yamaha X-City 250



Μαχητές



Πως το λένε να δεις κάποιοι σοφότεροι και συνήθως γηραιότεροι; Δεν μπορείς να εκτιμήσεις την πραγματική αξία ενός ανθρώπου ή πράγματος αν δεν σου λείψει; Κάπως έτσι. Το θυμήθηκα εκείνη τη Δευτέρα το μεσημέρι που πάρκαρα στο long term του "Ελ. Βενιζέλος" και κατέβασα τις βαλίτσες από το πορτμπαγκάζ. Επιστροφή στην ενεργό δράση, που τόσο μου είχε λείψει τελικά αλήθεια δεν το είχα συνειδητοποιήσει. Η Aprilia μας έκανε την τιμή να είναι η πρώτη αντιπροσωπεία που κάλεσε το ebike σε δημοσιογραφική παρουσίαση - και το συναίσθημα να βρίσκομαι και πάλι στο αεροδρόμιο



κείμενο: Μάνος Κάττουλας, φωτό: Δημήτρης Ταυλίκος, stuntman: Κων/νος Δάλλας

Μαχητές των δρόμων, μαχητές της πόλης, μαχητές της νύχτας. Το τρίπτυχο της απολαυστικής φιλοσοφίας των Streetfighter έχει αρχίσει να διυλίζεται από την εμπορικότητα της κατηγορίας, που τα θέλει όλο και πιο εύχρηστα, φιλικά και κοινωνικώς αποδεκτά. Το Street Triple φέρνει μια νέα πνοή στην κατηγορία – και μια εντελώς καινούργια προσέγγιση στο θέμα. Είναι αρκετά καλό όμως για να απειλήσει το Z750;





Ευτυχώς για όλους μας, η αποδοχή του κόσμου είναι πολύ μεγαλύτερη από τις απαισιόδοξες προβλέψεις μας. Με το πρώτο τεύχος να έχει κατέβει στους υπολογιστές περισσότερων από 1,500 αναγνωστών, έχουν πάρει τα μυαλά μας αέρα και συνεχίζουμε ακόμα πιο δυνατά.

Ο Πάνος Πατακιάς της Aprilia -τότε- μας εξασφαλίζει μια θέση στη δημοσιογραφική παρουσίαση του Dorsoduro στην Ιταλία, ενώ ο Γιάννης Αλμπάνης της KTM μας δίνει για πρώτη δοκιμή το ολοκαίνουργιο 690 Duke. Και όλα αυτά με ένα μόλις τεύχος στις πλάτες μας που καλά καλά δεν είχαν προλάβει να το διαβάσουν!

Σαν να μην έφταναν αυτά, ο Μάνος ανοίγει το κεφάλαιο των συγκριτικών για το ebike.gr, που έκτοτε ονομάζουμε "The Battle", βάζοντας το Kawasaki Z750 απέναντι στο Triumph Street Triple.

Και τα ευχάριστα δεν σταμάτησαν εκεί. Το δεύτερο τεύχος μας βρίσκει αγκαλιά με τον Σπύρο Τσαντήλα (είναι και κάμποσος ο άτιμος), που απαρνήθηκε το αρχισυντακτιλίκι στο 0300 για χάρη του ebike.gr. Μένει τώρα να αποδειχθεί αν έκανε καλά...

ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

BMW HP2 Megamoto
Ducati Hypermotard
Honda Transalp 700
KTM 990 Supermoto
Suzuki Bandit 1250S
Yamaha FZ1 Fazer ABS



Super Mega Hyp





Γιάννης Μπούστας

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

Χαλαρά στο σπίτι μας

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

Στο Μάνο λοιπόν, βγάζουμε το κοστούμι από το 1098 και αλλάζουμε το αγωνιστό βαθούλι με κανονάκι. Κέρδος: -5 βαθμούς κατάλειο στη θερμοκρασία λειτουργίας. Ακολουθεί απείρου πλήρωμα μοτοσυκλέτας by Μπούστας. Κέρδος: 50 γραμμάρια (αφαίρεση εσταγμένων Σαρακίνι πετσιμένων). Φορτώνουμε τη μοτοσυκλέτα στο Transit του Μάνου, βάζουμε εργαλεία, πέντε σετ πλαστικά σε γόμες 1 και 2, ανταλλακτικά και όλα τα απαραίτητα. Στο ενδιάμεσο, δέκαμε τηλεφώνημα από τον κο Αθανασόπουλο, συναθλητή και ανταγωνιστή στο Playstation: "Φίλε, γυρνάω στο Brno 2 δευτερόλεπτα κάτω", λέει γεμάτος αυτοπεποίθηση. "Σε 10 λεπτά είμαι εκεί", απαντάω – όπως και έγινε. Αγώνας MotoGP 22 γύρων στο Brno, νίκη με 15 δευτερόλεπτα διαφορά. Λίγες πίστες και πίεστε του ανταγωνίστου. Επιστρέφει στο Μάνο με συζευγμένη ψυχολογία για να τελειώσουμε την προετοιμασία. Τακτοποιούμε τα τελευταία πράγματα στο φορτηγάκι και τον βαπόρι να μαζέψει τις 15 μοτοσυκλέτες στο μαγαζί του για να είναι και αυτός ξεκούραστος την επομένη.

Παρασκευή στα ενιά το πρωί, όλη η ομάδα βρίσκεται στην πίστα και σύντομα το τσαντήρι. Προετοιμάζουμε τη μοτοσυκλέτα και αλλάζουμε ελαστικά, φρένα. Πλαστικά 12 γύρων για να βγούμε το σπουδαίο του αγώνα και αλλάζουμε υγρά φρένων και τακάκια, καθώς τα Μέγαρα είναι απαιτητικά στα φρένα. Κάνω 8 γύρους με καλύτερο χρόνο 57.9. Όλα είναι εντάξει, απλώς αντιμετωπίζουμε μικρό πρόβλημα με τον επιλογέα ταχυτήτων και αποφασίζουμε να λύσουμε το από του φίλτρου λαδιού για να δούμε τι συμβαίνει. Βρίσκουμε ένα μικρό κομμάτι από το κλιπάκι του μύλου στο κόμβο και καταλαβαίνουμε ότι έχει σπάσει και πρέπει να το αλλάξουμε. Τηλεφωνούμε στη Ducati, το ανταλλακτικό υπάρχει και σήμερα κοστίζει το "χαλαρά στο σπίτι μας", καθώς η αποθήκη της Ducati είναι μόλις 10





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

er



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

Δύο πράγματα δεν σας είπα στη προηγούμενη σελίδα γιατί δεν με έπαιρνε ο χώρος. Το ένα είναι για τα εγκαίνια της προσωπικής στήλης του Γιάννη Μπούστα. Ο πολυπρωταθλητής έδωσε για πρώτη φορά στη δημοσιότητα μερικά από τα μυστικά της επιτυχίας του, γράφοντας τον απολογισμό κάθε αγώνα που έτρεχε από το δεύτερο μέχρι το τέταρτο τεύχος μας. Το άλλο είναι για τη δυνατότητα να κατεβάσετε τις φωτογραφίες του τεύχους σε υψηλή ανάλυση μέσα από το ίδιο το pdf - ένα χαρακτηριστικό που υπάρχει από το δεύτερο τεύχος μέχρι και σήμερα. Στα του τρίτου τεύχους, πήραμε πρώτοι για δοκιμή το KTM 990 Supermoto και το ρίξαμε κατευθείαν στα δύσκολα, απέναντι στα BMW HP2 Megamoto και Ducati Hypermotard. Είδαμε τι κάνει το καινούργιο Transalp, οδηγήσαμε το μεγάλο Bandit και το FZ1 Fazer με το ABS.

Όλα δείχνουν ότι το ebike.gr αρχίζει να γίνεται αποδεκτό από το σύνολο του μοτοσυκλετιστικού κόσμου, καθώς την άνοδο έχει πάρει τόσο ο αριθμός των συνδρομητών όσο και των αντιπροσωπειών που μας εμπιστεύονται τις μοτοσυκλέτες τους.

ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

BMW F650GS
Gilera Runner ST200
Honda Hornet 600 ABS
KTM 690 Supermoto
KTM 950 Supermoto
Yamaha WR250X

04



long term test
KTM 690 Supermoto & 950 Supermoto Voyager

Καλώς τα παιδιά



cover story
BMW F650GS

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

O Tempora! O mores!*

(*Τι καιροί! Τι ήθη!)

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

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



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




long term test
KTM 690 Supermoto & 950 Supermoto Voyager

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

950 Supermoto Voyager

Οι φιλόξενοι και πιο ψηλόγκρα στο eBike, απέκτησα την επιμέλεια -και "ιδιοκτησία"- του μεγάλου Supermoto με συνοπτικές και απόλυτα δημοκρατικές διαδικασίες. Το παρτσακλή πανκιδι μας πρίβε με 3,587Κm στο οδόμετρο -μόλις που έχει σερωθεί δηλαδή-, και μια προίκα που στα σκουφά της και μόνο πληκτίζει επικίνδυνα τη μέρα που θα μπεις σε έξοδα... Η έκδοση Voyager στην οποία διαπιστώνται τα τελευταία κομμάτια του 950SM έρχεται πακέτο με τελικό τσιγάνι της Akrapovic, σαμάρια, μεταλλικές βάσεις για να τα σερνόσαστε, καθώς και ένα tank bag μαζί με τη βάση του - πλαστικό ρεζερβουάρ για γαρ, για να μη πιάσουμε τα ακανόνιστα σκήμα του. Όλα αυτά στα 10.990€ - και άντε μετά να περάσεις έξω από τράπεζα και να μην μπεις μέσα...

Πανέμορφες, αλλά άσχαυς οι Akrapovic με τα τσιπς. Μόνο τώρα, ανατνέουν ελεύθερα...

Ο οθονάς καθαρισμένος λίγο μετά την παραλαβή του μοτοσυκλέτας

Αστικά χαρακτηρίστε με τουριστικά αντωνίας γίνεσθε ξύλο...

Το tank bag με συνοδεύει στα καθημερινά μου μετακινήσεις, αλλά δυστυχώς δεν χωράει τα ίχτερ μου...

Το μεγάλο νέο του τέταρτου τεύχους δεν βρίσκεται στο εξώφυλλο, το οποίο κοσμεί το -λιγότερο αρεστό από το 800- F650GS. Η είδηση είναι η έλευση των KTM 690 Supermoto και 950 Supermoto Voyager, των πρώτων μοτοσυκλετών για δοκιμή μακράς διαρκείας στο ebike. Με τα δύο KTM, επιχειρήσαμε κάτι πρωτόγνωρο για τα δεδομένα του ειδικού Τύπου, καθώς πήραμε το O.K. της KTM Ελλάς να προσφέρουμε τις μοτοσυκλέτες στους αναγνώστες μας να τις δοκιμάσουν. Παρά τις δυσκολίες που αντιμετωπίσαμε, κυρίως λόγω του περιορισμένου προσωπικού μας χρόνου, το Long Term project πήγε καλά και άφησε υποσχέσεις για το μέλλον. Μέχρι και σήμερα, δεν έχει βρεθεί άλλη εταιρεία που να έχει ενδιαφερθεί για κάτι τέτοιο...

Ο Σπύρος οδήγησε το F650GS και το Gilera Runner ST200, ενώ ο Μάνος βρέθηκε στη σέλα των Honda Hornet 600 ABS και Yamaha WR250X.

Στα "πίσω" θέματα του τεύχους, πήγαμε για καρτ με τον Γιάννη Μπούστα και το bikenet.gr, σε έναν δίωρο αγώνα αντοχής με full χρονομέτρηση και πολύ γέλιο.

ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

Honda CBF1000 ABS
Kawasaki ZX-10R
KTM 690 Supermoto
KTM 950 Supermoto
Piaggio X7 250 i.e.

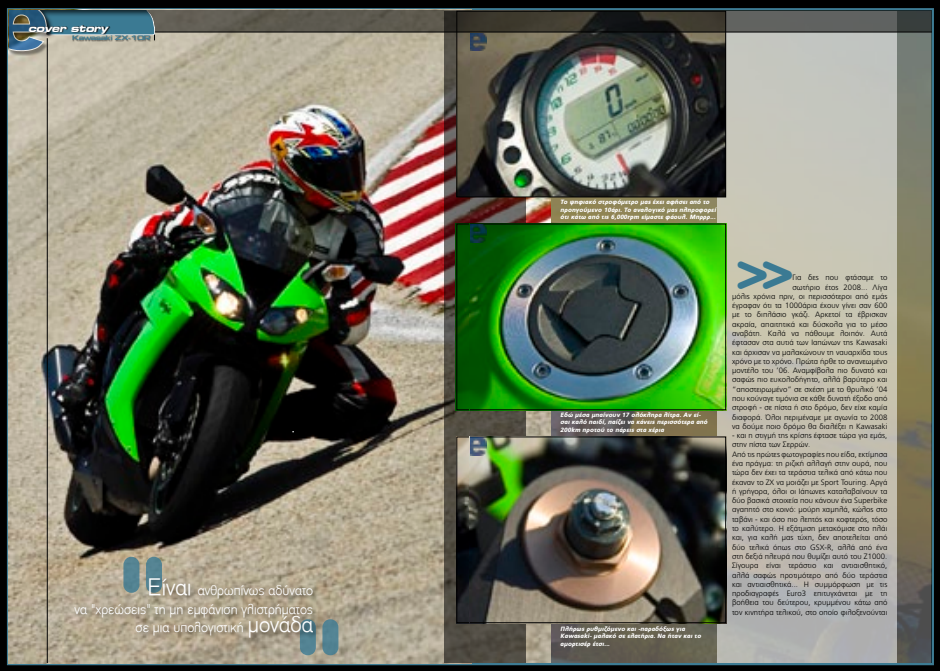
feature
Στα Paddocks του WSBK

Pitlane

Ποιος δεν ονειρεύεται να βρεθεί εκεί; Η Pitlane, η ευθεία παραπλεύρως της πίστας όπου βρίσκονται τα γκαράζ όλων των ομάδων είναι ο παράδεισος του μοτοσυκλετιστή. Το Pit Pass δεν είναι τόσο εύκολο να βρεθεί και οι ώρες κατά τις οποίες η πρόσβαση σε αυτά είναι εφικτή είναι προκαθορισμένες. Μην ξεχνάμε πως κάποιοι άνθρωποι δουλεύουν εκεί πυρετωδώς και θέλουν και την ησυχία τους.



Ο Nori Haga μόλις έχει επιστρέψει από ένα γύρο δοκιμών και ξεκαβαλάει από το R1 του – καθώς οι καλεσμένοι των χορηγών έχουν αρχίσει να εισβάλ-λουν στην pitlane



Το ψηφιακό στροφόμετρο μας έχει αφήσει από το προηγούμενο 750αρι. Το αναλογικό μας επιφυλαγμένο: δεν κάνει από τα 6,000rpm κίμαστε φάουλ. Μπαρρ...

Εδώ μέσα μπαίνουν 17 αθλητικά βήματα. Αν σ-σαι καλά παιδί, μπορεί να κάνεις περισσότερα από 200km πρακτά το πορεία στα κέρια

Πλήρως ρυθμιζόμενο και -παραδόξως για Kawasaki- μαλακό σε υλικό. Να πάει και το κομπιούτερ. Επι...

Για δες που φτάσαμε το συστήριο έτος 2008... Λίγα μόλις χρόνια πριν, οι περισσότεροι από εμάς έρχαμαν ότι τα 1000άρια έκουν γίνει σαν 600 με το δικάβασο γκάζ. Αρκετοί τα έβρισκαν ακριβά, απαιτητικά και δύσκολα για το μέσο αναβάτη. Καλά να πάθουμε λοιπόν. Αυτά έφτασαν στα αυτά των Ιαπώνων της Kawasaki και άρχισαν να μαδικώνουν τη νευρικίδα τους κρόνο με το κρόνο. Πρώτα ηρθε το ανανεωμένο μοντέλο του '06. Αναμφίβολο πιο δυνατό και σαφώς πιο ευκολοδήγητο, αλλά βαρύτερο και "απαστερωμένο" σε σχέση με το βρυλικό '04 που κούναγε τιμόνι σε κάθε δυνατή έξοδο από στροφή - σε πίστα ή στο δρόμο, δεν είκε καμία διαφορά. Ώθελε περιμένουμε με αγωνία το 2008 να δούμε ποιο δρόμο θα διαλέξει η Kawasaki - και η απαγή της κρίσης έφτασε τώρα για εμάς, στην πίστα των Σερρών.

Από τις πρώτες φωτογραφίες που είδε, εκτίμησα ένα πράγμα: τη ρύξη αλλαγή στην ουρά, που ώρα δεν έκει τα τεράστια τεθικά από κάτω που έκαναν το ZX να μοιάζει με Sport Touring. Αργά η γρήγορα, άλλοι οι Ιάπωνες καταλαβαίνουν τα δικά βασικά σκοκεία που κάνουν ένα Superbike αγαπητό στα κοινό: μούρη καμπλά, κώλος στα τρβλα - και όσο πιο λιπτός και κομπαχτός, όσο το καλύτερο. Η εξέλιξη μεταφέρεται στο πλο και, για καλή μας τύχη, δεν αποστεβίκει από δύο τεθικά όπως στο GSX-R, αλλά από ένα σε δεξιά πλευρά που θυμίζει αυτό του Z1000. Σίγουρα είναι τεράστιο και ανκαισθητικό, αλλά σαφώς προσιτότερο από δύο τεράστια και ανκαισθητικά... Η συμμόρφωση με τις προδιαγραφές Euro3 επιτυγκάνεται με τη βοήθεια του δευτερου, κρυμμένου κάτω από τον κινητήρα τεθικού, στο οποίο φιλοξενούνται

"Είναι ανθρωπίνως αδύνατο να "χρεώσεις" τη μη εμφάνιση γλιστρήματος σε μια υπολογιστική μονάδα"

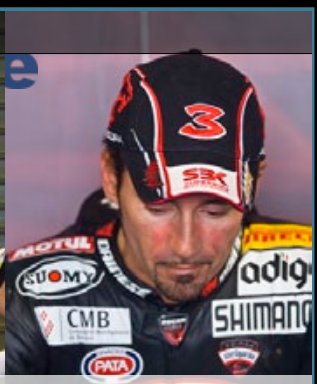
05



Josh Brooks, ο χαμογελαστός και πάντα ευπρόσιτος Αυστραλός αναβάτης της Hanspree Stiggy Honda



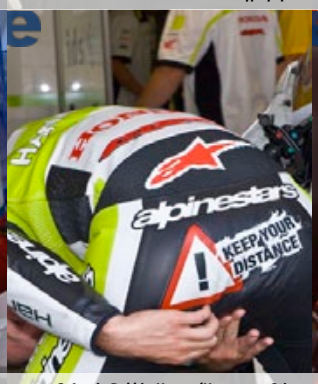
Ο Ruichi Kiyonari, δις πρωταθλητής BSB δηλώνει πως η μεγάλη διαφορά από τα SBK δεν είναι οι μοτοσυκλέτες αλλά οι αναβάτες. «Εδώ έχει πολλούς γρήγορους, ένα λάθος και σε περνούν από πάνω πολλοί... Οι μοτοσυκλέτες δεν είναι πολύ πιο γρήγορες»



Ένα τέταρτο περίμενε ο Σάββας να φωτογραφίσει τον Biaggi, αλλά αυτός τον είχε πάρει είδηση και επιδεικτικά δεν σήκωνε το βλέμμα του. Δεν έχει βγάλει τυχαία το όνομα ο Max...



Και κει που περπατάς αμέριμνος, βλέπεις μπροστά σου τον Giacomo Agostini, ντυμένο και στολισμένο, έτοιμο για μερικές βόλτες επίδειξης



Ο Δανός Robbin Harms (Hannspree Stiggy Honda) είναι ξεκάθαρος: Κράτα τις αποστάσεις!



Ο Troy Corser τα λέει με τους μηχανικούς του μετά από μερικούς δοκιμαστικούς γύρους





feature mountain bikes

Ένα καμαρωτό ανθρακονημάτινο πλαίσιο, είτε γιατί το έχεις (αγοραστικά) ανάγκη ή απλά για να το έχεις

Για ακόμη καλύτερη προστασία, αυτόνομο, υπάρχουν και τα full face

δίσκο, ο οποίος εφάπτεται στο κέντρο του τροχού και λειτουργούν περίπου όπως και τα φρένα του αυτοκινήτου. Αυτά δεν επηρεάζονται από τη λάσπη και τη βροχή (έτσι δεν κάνουν και τη δύναμή τους), όπως επίσης δεν φθείρουν και τα στεφάνια του τροχού.

Τροχοί

Οι τροχοί των ποδηλάτων δρόμου είναι συνήθως αρκετά αξιόπιστοι. Τα λάστιχα και τα στεφάνια τους είναι σχεδιασμένα να αντέχουν στις μεγαλύτερες καταπονήσεις, ενώ ο αέρας στα λάστιχα παρέχει και αυτός μια μορφή αντικραδασμικής προστασίας που προστατεύει από δήμες που μπορεί να προκαλέσουν λακκούβες, πέτρες, ή ακτηροκοπτικές επιφάνειες. Κάποιοι άλλοι παράγοντες που παίζουν ρόλο στη μακροζωία των τροχών είναι το βάρος του ποδηλάτη, η τεχνική του, και η επιφάνεια του εδάφους. Με λίγη φροντίδα και προσοχή οι τροχοί μπορούν να αντέξουν χωρίς προβλήματα για πολύ καιρό.

Ελαστικά

Η επιλογή των ελαστικών έχει και αυτή να κάνει με τις επιφάνειες του εδάφους που θα ποδηλατήσετε. Ορισμένα προκυμπτόμενα ποδήλατα ίσως προτιμήσουν τα semi-slick λάστιχα, λάστιχα τα οποία είναι σχεδόν «καραφλά» στο σπόνο μέρος τους αλλά έχουν τακάκια στα πλάγια, έτσι ώστε να μειώνουν την αντίσταση κατά την επαφή με το έδαφος και να αναπτύσσουν μεγαλύτερες ταχύτητες. Άλλοι πάλι προτιμούν τα λάστιχα με τακάκια σε όλο το λάστιχο για καλύτερη επαφή με το έδαφος κυρίως σε επιφάνειες που είναι πιο γλιστερές.

Εξασφαλίστε την άνεσή σας

Ενας λόγος που πολλοί δεν καβαλούν το ποδήλατό τους, ενώ το έχουν αγοράσει, είναι ότι πολλές φορές νοιώθουν άβολα πάνω σε αυτό, δεν το ευχαριστούνται όσο θα έπρεπε με αποτέλεσμα να το εγκαταλείπουν. Για να μην συμβαίνει κάτι τέτοιο θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σε τρία σημεία του ποδηλάτου με τα οποία κατά την ποδηλασία έρχεται σε επαφή το σώμα μας. Αυτά τα σημεία είναι τα τιμόνι, η σέλη, και τα πετάλια.

Τιμόνι

Υπάρχουν δυο τύποι τιμονιού για τα ποδήλατα βουνού. Το ένα είναι το «straight» (επίπεδο), το οποίο βρίσκεται χαμηλότερα (εξαρτάται και από το σκελετό και το βαρος του τιμονιού) και είναι πιο πλαφιόμετρο. Ενώ συνήθως τα τιμόνι προτίμησης για cross-country και διαδρομές βουνού μεγάλων αποστάσεων.

Ο άλλος τύπος τιμονιού είναι το «riser» (ανασκωμένο) και υπάρχει σε διάφορα σχήματα. Τα τιμόνι αυτά βρίσκεται λίγο ψηλότερα με συνέπεια η θέση στα ποδήλατα να είναι πιο «όρθια». Πολλοί ποδηλάτες προτιμούν αυτόν τον τύπο για δύσκολες διαδρομές που απαιτούν τεχνική και στις καταβάσεις δίνει τους παρέχει περισσότερο έλεγχο.



Στο πέμπτο του μόλις τεύχος, το ebike.gr κάνει την πρώτη του δοκιμή στη πίστα των Σερρών με ένα από τα καλύτερα Superbike μέχρι και σήμερα, το Kawasaki ZX-10R. Τότε βέβαια δεν μας είχε φανεί εξίσου καλό, πράγμα για το οποίο ευθυνόταν η συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα, που ήταν πολύ ταλαιπωρημένη.

Ταλαιπωρημένος ήταν και ο art director μας, ο Mike Wood, που φωτογραφήθηκε με το ZX-10R στις Σέρρες εν μέσω σελιδοποίησης του ebike και παροχής βοήθειας σε δυο ντουζίνες αναβάτες στο καλοκαιρινό trackday του trackbike.gr. Ο Mike, αρχιεκπαιδευτής στο ελληνικό παράρτημα του California Superbike School, είναι η ζωντανή απόδειξη του ότι όλοι όσοι εργάζονται για το περιοδικό εμπλέκονται με τη μοτοσυκλέτα με τον ένα ή τον άλλο τρόπο.

Από αυτό το τεύχος, ο Βασίλης Νομικός πείθει τη συντακτική ομάδα και το ebike ξεκινά την ενασχόληση με το ποδήλατο, που στην πορεία θα εξελιχθεί στο πρώτο ολοκληρωμένο ένθετο για το ποδήλατο που έχουμε δει σε περιοδικό μοτοσυκλέτας.

ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

Honda SH300i ABS
KTM 690 Supermoto
KTM 950 Supermoto
Moto Guzzi Stelvio 1200
Yamaha TMax 500 ABS
Yamaha YZF-R125



Καλοκαιρινές διακοπές για πάντα...



της δύναμης που απαιτεί για να τη χειριστώ.
Τα μικροπραβλήματά μου συνεχίζονται. Η μανέτα του φρένου έχει μια πολύ σπογγώδη αίσθηση και αδυνατώ να καταλάβω πόση δύναμη περνώ στους δίσκους. Σκέφτομαι πως ένα από τα συνήθη σπρώτσια της πολίτης που απαιτούν ακαριαία φρένα θα με βρει απροετοίμαστο, που μπλοκάρει τούτο το πράγμα; Γνωρίζοντας πως έχω δύο τετραπίστονες ακτινικές Brembo στον εξήγιρα δύο δακτύλων δεν αμφιβάλλω πως η δύναμη θα είναι ταυτόχρονα επαρκής, αλλά δεν την επέγνω.
Και σα να μην έφταναν όλα αυτά, διασχίζοντας πηγαίνοντας κεντρικούς δρόμους της Αθήνας καταλαβαίνω μεσημέρι έχω αρχίσει να φτύνομαι. Νιώθω τη ζέση να μου επιτίθεται από παντού, στα πόδια, στην πλάτη, στα χέρια, παντού. Τι συμβαίνει εδώ πέρα;

Απόψε το κορίτσι θέλει θάλασσα

Το επόμενο πρωί σπεύδω να απομακρυνθώ λίγο από τις κεντρικές λεωφόρους, πίσω να πάω το κορίτσι μια βόλτα στα Σούνιο, να γνωριστούμε καλύτερα. Πριν καν φτάσω στη Βουλιαγμένη, ενώ ακόμη κατηφορίζω μια φαρδιά και σχετικά άδεια λεωφόρο, κανένα από τα προβλήματα του χτες δεν με απασχολεί. Κύνηση δεν έχει και τον συμπλέκτη τον χρησιμοποιώ πολύ λιγότερο. Ένω κώρο μπροστά μου και δεν βλέπω την ώρα να ανοίξω το γκάζι. Βρίσκω το κατάλληλο σημείο και το καρυδώνω.
Η μόνη λέξη που μπορώ να σκεφτώ για τον τύπο που παράγει αυτή η μοτοσυκλέτα είναι μεγαλεώδης! Διστρώνεται μονάμιας τη μπόσα χρειά του, μόλις περάσει τις 5,000 στροφές αρχίζει να βρυκάται με μια πρωτόγνωρη σιγιάδα που θυμίζει αμερικάνικο V8 της παλιάς σκολής, Dodge Charger σε φρενήρη επίπεδση. Η έξαμιση εξαπολύει μπαρτζ από απειλητικές κανονές και το φίτηρακούτι συμπληρώνει μια μοναδική συμφωνία – μια δόση αρκεί για να εθιστώ και ξέρω πια πως θα συνεκόλω να το κάνω κάθε φορά που θα βρίσκω 100 μέτρα ελεύθερο μπροστά μου.
Μπαίνοντας στα λιμανάκια έκω πόη επιτέξει να κινώμαι με μία κάτω και το στροφόμετρο στα μεσαία και βαθιά, παρά με μία πάνω σχέση και κούφια. Δεν είναι θέμα ροπής ή επιτάχυνσης μόνο, είναι και ένας τρόπος να έκω αυτή τη συμφωνική που παίζει Βάγκνερ σε μόνιμο κρεσέντο ανάμεσα στα πόδια μου, για να γουστάρω. Ο ρυθμός μαρσαία ανεβαίνει την ώρα που ο δρόμος στενεύει. Μπαίνοντας σε απανωτές στροφές το Stelvio καρδίζει γρήγορα την εμπιστοσύνη μου με το ουδέτερο σπιαμό του και τη συνέπειά του. Μπαίνει αρκονικά, κρατά τη γραμμή του με αποφασιστικότητα και δίη την ώρα το πιρούν διαβάζει υπέροχα τον δρόμο δίνοντας μου την απαραίτητη αίσθηση ασφάλειας. Κοινώς, αυτά τα πράγμα σηρίθη καλά, σηρίθη με την φυση του. Πρέπει να βγω από την πόλη, να πάω σε ένα καλό στροφιτίκι με αξιοπρεπή άσφαλτο και λιγότερα αυτοκίνητα.

40 παλιάτσα

Πάτρα- δρόμο για Περνασσό. Μεσαίβαθων μια εκατονταδα χιλιόμετρα εθνικής οδού που το Guzzi κατσπίνει με χαρακτηριστική ευκολία. Εξαιρετικά σταθερό, κόρη στην τουριστόδικη γεωμετρία που σορρό μέτρησαν οι Ιταλοί μηκανικοί, μπορεί να ταξιδεύει δίη μέρα με 160

> "...η συμφωνική παίζει Βάγκνερ σε μόνιμο κρεσέντο ανάμεσα στα πόδια μου..."

Λίγα εκατ κώρο κάτω από τη σέλη, για εργαλία κι ένα ανοιχτόπικό. Έχει και ηρίζι όπως βλέπετε. Προσέξτε τα βόσικα ρόζμανς του όχημα της σέλας του αναβάτη. Απλά και εύκολα

Ήταν που όταν αυτό το παραθύρωρο, μπτίκι και το υπόλοιπο σχήματος κυρτώσεις και όρθι κι έδεσε

Το νταουπάκι που λέγαμε. Χρήσιμο και πρακτικό για είδη πρώτης ανάγκης, είδαμε μάλτα πλείστους τον διακόπτη ή το kill switch



Κείμενο: Δημήτρης Λασηθιωτάκης, Φωτό: Δημήτρης Ταυλίκος, Δημήτρης Λασηθιωτάκης

(στην πίστα)

Όταν τελειώνει κάτι ωραίο πάντα υπάρχει αυτό το «βαρύ» συναίσθημα... Όπως όταν τελειώνουν οι διακοπές, οι άδειες... Ετοιμάζεσαι τόσες μέρες, βδομάδες ίσως γι' αυτό το πράγμα και περνάνε οι μέρες τόσο γρήγορα... τόσο όμορφα... Αυτό το συναίσθημα με περιβάλλει κάθε φορά που τελειώνει ένα Trackday...





Ένα πράγμα που δεν χώρεσε να σας αναφέρω για το προηγούμενο τεύχος είναι η έναρξη μόνιμης συνεργασίας με έναν από τους καλύτερους φωτογράφους στο χώρο της μοτοσυκλέτας, τον Σάββα Κουρίδη. Από τότε μέχρι σήμερα, ο Σάββας και ο Δημήτρης Ταυλίκος, ο πρώτος μας φωτογράφος, έχουν γίνει πραγματικά αχώριστοι και συνεργάζονται σε πολλά επίπεδα πέρα από το ebike.gr.

Οι δοκιμές στη πίστα συνεχίζονται με το Yamaha YZF-R125, στο οποίο οι Σέρρες του πέφτουν κάπως μεγάλες... Ταυτόχρονα, ο μόνιμος συνεργάτης μας, Δημήτρης Λασιθιωτάκης, μας μεταφέρει το κλίμα και τις εικόνες από τα trackday του trackbike.gr, διοργανώσεις στις οποίες το ebike.gr δίνει πάντα το παρόν.

Στα υπόλοιπα θέματα, ο Σπύρος κοσμεί το εξώφυλλο καβάλα στο λατρεμένο του Stelvio και το παρατά μόνο για να δοκιμάσει το εξίσου λατρεμένο Yamaha TMax 500 ABS. Ο Μάνος οδηγεί ένα από τα καλύτερα scooter της αγοράς, το Honda SH300i ABS, ενώ οι πρώτοι αναγνώστες βρέθηκαν στις σέλες των KTM 690 και 950 Supermoto και αναφέρουν.

ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

Aprilia RSV4 Factory
BMW F800GS
Honda CB1000R
Honda CBR600RR
Honda CBR1000RR
Kawasaki ZX-6R
KTM 950 Supermoto
Suzuki Bandit 650SA
Suzuki GSX-R1000
Vespa GTV250 Navy
Yamaha YZF-R1



Κάτω από τη μηλιά



the test
Honda CB1000R ABS

απολύτως νόημα σε μια γιαγιή μοτοσυκλέτα.
Το πλήρως ρυθμιζόμενο αναρτημένο παρούσι εμπρός υποσθέτει ότι προέρχεται από τα τελευταία CBR αλλά η αλήθεια είναι ότι έχει ενταιλώς διαφορετικά σωλήνα, ενώ το αμορτισέρ έχει ρυθμίσεις προφόρτισης και επαναφοράς. Αυτό που έχει ενδιαφέρον είναι το μεταζόνιο, που είναι μόλις 40 mm μεγαλύτερο από το τελευταίο Fireblade, ενώ η επιλογή ελαστικού 180/55 αντί για κάτι πιο φαρδύ, εντυπωσιακά και αργά στα αλήθεγές κατεύθυνσης δίνει ένα ακόμα δείγμα του πόσο σοβαρά έχει πάρει την κατηγορία η Honda – όπως και η κατανομή βάρους, με 48.8% αυτού στον μπροστινό τροχό.
Το πακέτο ολοκληρώνει η σκληνιά τράμπα φρένων βαστιγμένη απ' ευθείας από το CBR του '08) και φυσικά το συνδυασμένο ABS στην έκδοση της δοκιμής, που αντικαθιστά τα σκληνιές τετραπίστονες δαγκάνες με τριπίστονες. Εδώ τα CBR απέκτησαν ABS, τα CB θα τη γλίτωνε.

Φιλικότης; Άριστο δέκα.

Βλέποντας το CB από κοντά, αντιλαμβάνεσαι ότι οι σχεδιαστές του δεν υπερβλήθην όταν δήλωναν πόσο πάθημα για να κρατήσουν τις δεσπόσεις του συμπαγείς – ακόμα και αυτό όμως δεν σε προετοιμάζει για το πόσο μικρό το νιώθεις όταν ανέβεις πάνω του. Αν το Hornet 600 είναι αρθκό, τότε το CB1000R είναι... κουνούπι. Ένα κουνούπι με 998 κυβικά, που προφανώς είναι πολύ καλά στο κρυφό.
Κάθεσαι σκυμμένος ελαφρά εμπρός με τα χέρια ανοικτά όσο πρέπει για να δικαιολογούν τον όρο καρσιμόνα χωρίς όμως να κουφόζουν. Τα μνημειακά όργανα με το καρακτηριστικό γαλάζιο φωτισμό, αρκεβτούν και το οπτικό τέλος της μοτοσυκλέτας, ενώ η αυρά δεν εξέλειπε παρά ελάκιστα πίσω από το τελείωμα της σέλας. Όσοι δεν πάρουν τι είναι – αμαθησουμένως δεν παν και πολλοί – έμεναν εκπλήκτοι όταν μάθαναν ότι είναι χειλάρι, και τις μέρες που το είχα τα σκόλια πιαν μανάκια θετικά. Η σέλα είναι πια άνετη απ' ότι δείχνει και τα πεδία κακμπνόνων άφγνα πάνω στο μαύρο πλαστικό που περικλείει το ντεπόζιτο. Κουνώντας το CB ανάμεσα στα πόδια σου, αναμωτιέσαι πόσο απασοδοξη είναι η ζήγαρα της Honda – αυτό το πράγμα δε δείχνει 222 κιλά με τίποτα. Και μετά θυμάσαι ότι από το 2008 οι τιμές που ανακοινώνει είναι με τη μοτοσυκλέτα γεμάτη, και ότι ενταίως κενή όπως τα πεδιά χρόνια – και όπως κάνουν οι περισσότεροι κατασκευαστές. Αφού ανανγκεδιάσεις 2-3 φορές το διαδύτη για να αποβιάσεις το check up των οργάνων, με την κεντρική αθόνη να φωτίζεται πρώτη και τα άλλες να ακολουθούν, πατάς το κουμπί της μίζας και το CB ξυπνάει με μια όρεξη που έρεται σε απόλυτη αντίθεση με τη σχεδιαστική πλκία του διακόπτη.
Ο συμπλέκτης παρόν υδραυλικός είναι σκετικά βαρύς, και σε συνδυασμό με το περιέργως σκληρό κιβώτιο (ήταν πολύ καλύτερο στο CBF) κουραζει όταν τον πρησιμοποιείς στην πόλη. Αυτό που σίγουρα συνεδιπτοποιείς όμως είναι ότι δε χρειάζεται να κουραζόσαι ιδιαίτερα, καθώς η νέα ενσόρκωση του κινητήρα χαρακτηρίζεται από μια λέξη: ροπή. Δεν έχει ιδιαίτερη σημασία ποια σχέση έχεις στο κιβώτιο, ή σε ποιό φάσμα στροφών είσαι.

Αποδυναμώθηκε από το CBR στο CBF και ξανδυνάμωσε για το CB-R

Στα φωτογραφία φαίνεται περίεργη και μεγάλη, live μικρομέτρη

Κάκιστα ή μάσκα αερίων. Οι απόψεις διέστησαν, αλλά δεν πειάι να είναι ξεκαρτού ακόμα και σε αυτή την κατηγορία

"...μέχρι τις 8.000 ξεφτιλίζει οποιοδήποτε Fireblade βρει μπροστά του..."

07

κείμενο: Κών/νος Δάλλας **φωτό:** Kawasaki



Ακολουθώντας τα βήματα του μεγάλου αδερφού, το ZX-6R ανανεώνεται για άλλη μια φορά στην -πολύ- πρόσφατη ιστορία του, σε μια προσπάθεια να βρει το δρόμο προς τα γκαράζ όσων μέχρι σήμερα αγοράζουν 600άρια CBR, R6 και GSX-R με το κιλό - και όχι πράσινους Ninja...



Εν αναμονή του αντικαταστάσι του αδικοχαμένου 690, το 950 δουλεύει υπερωρίες - και η ζήτηση έχει ξεπεράσει κάθε προσδοκία! Θέλετε να το οδηγήσετε και εσείς; Στείλτε μας mail στο 950sm@ebike.gr και αναμείνατε στο mailbox σας...



Εποχή εκθέσεων ο Οκτώβριος και το εξώφυλλο, μάζι με το μισό τεύχος, είναι αφιερωμένο στα ολοκαίνουργια Superbike για το '09. Μπροστά μπροστά το Aprilia RSV4 Factory, ένα πολυαναμενόμενο Superbike με κινητήρα V4 και εμφάνιση που δεν άφησε κανένα ασυγκίνητο. Ολοκαίνουργιο είναι και το Kawasaki ZX-6R, μια μοτοσυκλέτα που θα αποδειχθεί κορυφαία στην κατηγορία της, ενώ από λευκό χαρτί είναι σχεδιασμένα και τα Suzuki GSX-R1000 και Yamaha YZF-R1, με το δεύτερο μάλιστα να εισάγει στην κατηγορία σειρά ανάφλεξης τύπου MotoGP.

Ο Μάνος δοκιμάζει το πρώτο streetfighter της Honda, το CB1000R ABS, καθώς και ένα από τα πιο χρηστικά και παρεξηγημένα μηχανάκια στην Ελλάδα, το Suzuki Bandit 650SA. Ο Σπύρος την καταβρίσκει με τη ρετρό Vespa GTV250 Navy και οι αναγνώστες μας αναφέρουν τις διαπιστώσεις τους για το KTM 950 Supermoto.

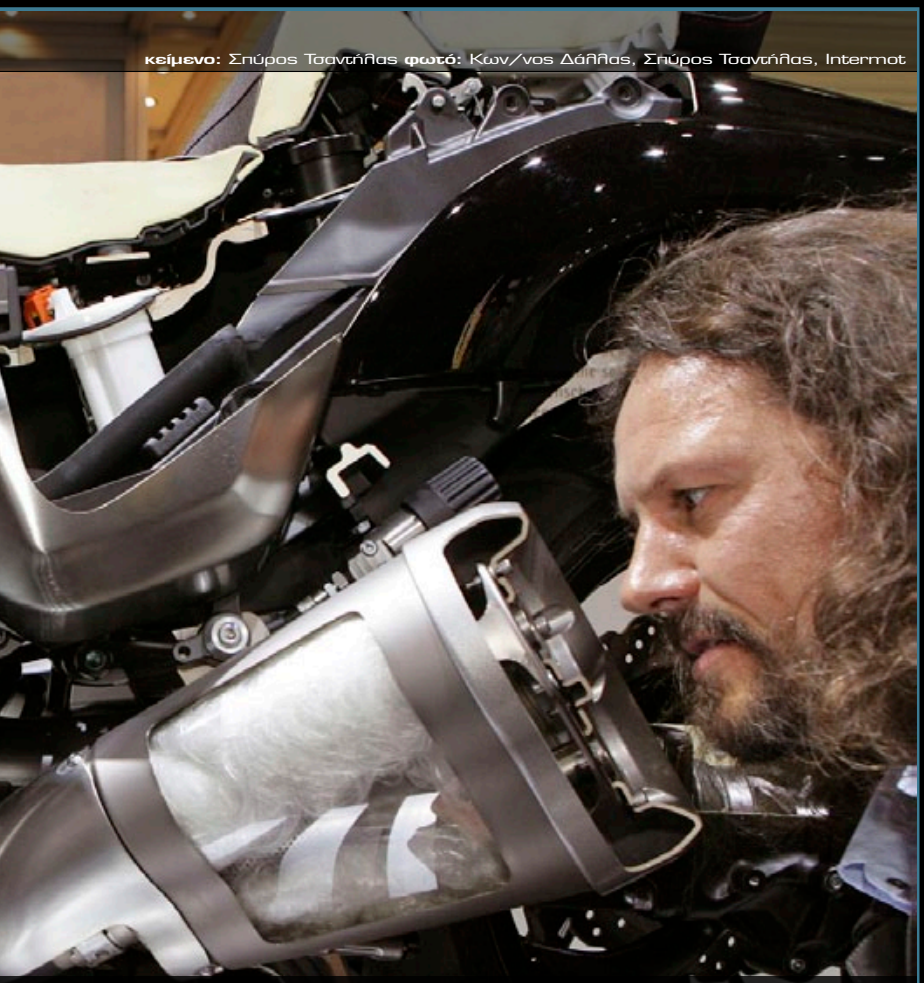
ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

Ducati Streetfighter
KTM 690 Supermoto
Moto Guzzi V7 Classic
Yamaha XTZ660 Tenere





08



κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας φωτό: Κων/νος Δάλλας, Σπύρος Τσαντήλας, Intermot

Η πεμπτουσία κάθε έκθεσης που σέβεται τον εαυτό της είναι το οφθαλμόλουτρο, πόσω μάλλον όταν πρόκειται για την πρώτη χρονικά παγκόσμια έκθεση μοτοσυκλέτας. Ατυχώς όλες οι εταιρίες είχαν ήδη δείξει τα πάντα μέσω Διαδικτύου προ της Intermot, έτσι κανένα πέπλο δεν ανασηκώθηκε για να αποκαλύψει κάτι πραγματικό νέο, αλλά στην ουσία τα φρέσκα μοντέλα ήταν αρκετά.

Γεύση Κολωνίας λοιπόν, χωρίς πολλά λόγια, μέσα από την οπτική ενός φωτογραφικού φακού (για την ακρίβεια τριών) – σε συνέχεια της ζωντανής μας μετάδοσης από την επί τούτου ιστοσελίδα live.ebike.gr

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ & ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ

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

www.vassalos.gr

ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ





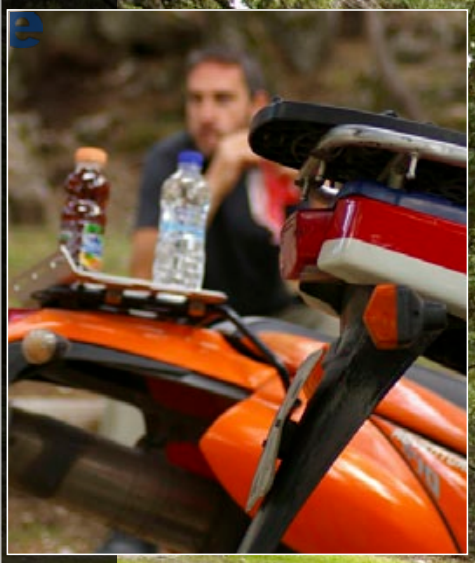
Στο όγδοο τεύχος σας παρουσιάσαμε τα ευρήματά μας από την έκθεση μοτοσυκλέτας της Κολωνίας, την οποία μεταδώσαμε ζωντανά από τη σελίδα http://live.ebike.gr, με πλούσιο φωτογραφικό υλικό και πικάντικα, όπως πάντα, σχόλια. Αυτή ήταν μια ακόμη πρωτοτυπία που μόνο ένα ηλεκτρονικό μέσο μπορούσε να υλοποιήσει - και το ebike.gr ήταν το πρώτο που το πέτυχε.

Στο εξώφυλλο φιλοξενούμε το ολοκαίνουργιο Streetfighter της Ducati, μια μόλις μέρα μετά την πρώτη του εμφάνιση στο internet. Παραμέσα, ο Μάνος έχει ξεκινήσει την προσπάθεια αναστήλωσης ενός Yamaha Serow 225 που του χάρισε ένας φίλος - αλλά αυτό είναι κάτι που έπρεπε να σας το είχα γράψει στην περίληψη του προηγούμενου τεύχους, από το οποίο ξεκίνησε το σήριαλ του Serow.

Στις πρώτες οδηγικές εντυπώσεις, ο Σπύρος παίζει μόνος του με τα Moto Guzzi V7 Classic και Yamaha XTZ660 Tenere. Στα Long Term, το 690 Supermoto επιστρέφει -το πρώτο, δυστυχώς, μας το έκλεψαν- και ο Μάνος βρίσκεται επί της υποδοχής.

ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

Honda Lead 110 PGM Fi
KTM 690 Supermoto
KTM 950 Supermoto
Suzuki GSX-R600
Triumph Street Triple R



Το Africa, το KTM και ο Γιώργος



Παίζοντας με την άμμο (1). Μέχρι εδώ όλα καλά

κείμενο: Κων/νος Δάλλας, φωτό: Σάββας Κουρίδης, Δημήτρης Ταυλίκος, Σπύρος Τσανάλλας
συνοδήγησε: Δημήτρης Λαζαβικάκης



Daytona με τιμόνι

Αυτή δεν ήταν άλλωστε η αρχική ιδέα για το Street Triple; Τι κι αν δεν μπορούσε να γίνει εξ' αρχής λόγω κόστους; Ας είναι καλά οι ειδικές εκδόσεις, στις οποίες άλλωστε μας αφαιρείται το δικαίωμα της γκρίνιας για την αυξημένη τιμή...

09



πως δεν μπορείς να πάρεις φόρα γιατί θα φύγεις στο κενό απέναντι, οπότε μόλις κατέβεις πρέπει να στρίψεις δεξιά για να μπεις πάλι στον δρόμο. Σίγουρα κανείς δεν κατάλαβε το πώς είναι ο δρόμος, αλλά είχε βαθμό δυσκολίας χίλια διακόσια ας πούμε. Ο Γιώργος κάνει την μαγική κίνηση και το ανεβαίνει με σχετική ευκολία, περνάει μέσα από τα κολωνάκια και φτάνει στο σκαλοπάτι της μοίρας όπου το Africa βρίσκει κάτω. Το παλεύει για πολύ λίγο, κατεβαίνει, πηγαίνει μπροστά και είμαι σίγουρος ότι θα με αφήσει και θα φύγει. Έχει χαθεί κάθε ίχνος εγωισμού από μέσα μου, μας βλέπω πλέον σαν αδέρφια, φίλους αδερφικούς βρε παιδί μου και τον φωνάζω να έρθει να πάρει το KTM και να κάνει το ίδιο. Ο Γιώργος σαν πραγματικός μέντορας μου δίνει οδηγίες και με πείθει να προσπαθήσω. Είμαι σίγουρος ότι θα πέσω (έχω δει video στο youtube για το πώς πέφτεις σε παρόμοιες περιπτώσεις) και προσπαθώ να σκεφτώ πώς θα γίνει να μην γίνω σουβλάκι στα κολωνάκια. Παίρνω φόρα, ανεβαίνω, δεν κλείνω το γκάζι, στρίβω, ανεβαίνει το πίσω μέρος, γλιστράει, ανεβαίνει, έχω περάσει μέσα από τα κολωνάκια και καταλήγω στην φυλακή όπου πρέπει να τραβήξω κάρτα για να βγω μιας και δεν έχω λεφτά… συγνώμη το μπέρδεψα με monopoly, έχω τη χαρά μου τώρα, άσε με… Είμαι ο Peterhansel της Νέας Σμύρνης κι ας λέει ότι θέλει ο Γιώργος. Φτάνει η ώρα για το σκαλοπάτι της μοίρας όπου το KTM δεν βρίσκει αλλά η χαρά μου έφταιγε; Η αναμπουμπούλα από το σκαλοπάτι; Πήρε παραπάνω φόρα το KTM; Κάτι έγινε και φεύγω κατά τον γκρεμό στρίβω το τιμόνι, μου φεύγει το πόδι κρεμιέμαι από την σέλα (δεν κλείνω όμως το γκάζι το θηρίο) και συνεχίζω κανονικά ακούγοντας τα γέλια του Γιώργου από πίσω…

Ο δρόμος για τον πολιτισμό είναι κοντά. Απειλητικά κοντά και σε λίγο φτάνουμε στην άσφαλτο, όπου και κάνουμε στάση σε ένα ψηλό λοφάκι για να δούμε τη θέα. Αυτό που είναι απίστευτο σε όλη την συγκεκριμένη φάση είναι η γυφτιά μας. Όχι εμένα και του Γιώργου, αλλά των ανθρώπων που μας περιβάλλουν. Ανεβαίνουμε σε ένα βουναλάκι που δύσκολα ανέβαινες ακόμα και με τα μηχανάκια μας. Με αυτοκίνητο δεν υπήρχε το έργο και με φορτηγό το μπορούσες να το κάνεις αλλά, λογικά, δεν υπήρχε λόγος. Κάποιος συνάνθρωπος λοιπόν, πήρε το φορτηγάκι του και πήγε και άδειασε ότι μπάζα είχε στην κορυφή αυτού του λόφου. Νιπτήρες, τζάμια, πόρτες, καρέκλες, ξύλινα πατζούρια, όλα εκεί. Χωρίς κανένα νόημα να μοιλύνεις την κορυφή του λόφου… Τα ίδια μπάζα αντικρίσαμε και στον Λαγό και προσπαθούσα να το ξεχάσω. Βγάζουμε κάποιες φωτογραφίες υπό την σκιά των μπαζών και κατεβαίνουμε το βουνό για να φύγουμε. Μετά από 500 μέτρα κάνει κάτι μπαφ μπουφ το KTM και μου σβήνει. Μπράβο, λέω. Δυο εντουράδες και πάμε για σέρβις… Κορνάρω στον Γιώργο οποίος δεν ακούει, έχω αρχίσει και σκέφτομαι έξοδα, πώς θα γυρίσουμε σπίτι, ποιός παίρνει το KTM από την Πάρνηθα, ποιός πληρώνει για ανταλλακτικά και άλλα τέτοια ευτράπελα και ευτυχώς που ήταν κατηφόρα και μόλις φτάνω τον συνάδελφο και φίλο μοτοσυκλετιστή Γιώργο του λέω: "Για κάποιο παράξενο λόγο, μόλις έμεινα και δεν παίρνει μπροστά το ρημάδι". Αρχίζει τα γέλια, καταλαβαίνω ότι την έχει κάνει την μετζεσόλα του και κοιτάω το ρακόρ της βενζίνης όπου το έχει γυρίσει στο off. Γνήσιος Έλληνας, αρχίζω τα Γαλλικά μέσα στη μέση του



Η προσπάθεια ζωντανής αναμετάδοσης των μεγάλων διεθνών εκθέσεων συνεχίστηκε και αυτό το μήνα μέσα από τη σελίδα http://milan.ebike.gr. Ο Σπύρος βρέθηκε στο Μιλάνο και γράφει την αναφορά του αμέσως μετά από τα νέα του τεύχους.

Το καλύτερο μεσαίο streetfighter δικαίως παίρνει το εξώφυλλο του Δεκεμβρίου. Το πήραμε μαζί μας στις Σέρρες το Νοέμβριο και δεν το μετανοιώσαμε ούτε στιγμή.

Στις Σέρρες έκλεισε η αγωνιστική χρονιά για το πρωτάθλημα ταχύτητας, το οποίο κάλυψε ενδελεχώς ο συνεργάτης μας Μιχάλης Τήλιος, που πρέπει να σημειώσουμε ότι παρευρέθηκε σε όλους τους αγώνες. Πρωταθλητής Ελλάδος για μια ακόμη χρονιά στέφθηκε ο -μεταξύ άλλων συνεργάτης μας- Γιάννης Μπούστας.

Το τεύχος Δεκεμβρίου φιλοξενεί την πρώτη προσπάθεια εξάπλωσης του ebike.gr και στο χώμα, υπό τη μορφή περιπετειώδους ιστορίας με αίσιο τέλος. Το κείμενο υπογράφει ο Δημήτρης Λασιθιωτάκης, που όλως τυχαίως είναι ο άνθρωπος που βοήθησε και στη φωτογράφιση του Street Triple R στις Σέρρες.



Π.Π. Ταχύτητας *5ος & 6ος Αγώνας - Σέρρες, 09-10 Οκτωβρίου, 15-16 Νοεμβρίου*

κείμενο: Μιχάλης Τήλιος φωτο: Σάββας Κουρίδης

Έμοιαζε να θέλει να δώσει ένα πρόωρο τέλος στην τελευταία αγωνιστική μέρα της χρονιάς η μεσημεριανή βροχή. Με ουσιαστικό ενδιαφέρον μόνο στην κατηγορία των 600 κυβικών και με λιγοστές συμμετοχές, το φετινό πρωτάθλημα έλαβε τέλος και έμειναν στο τέλος οι ευχές για μια καλή – επόμενη – αγωνιστική χρονιά.

>> Νέοι Αγωνιζόμενοι

Περιπετειώδης ήταν ο αγώνας των νέων αγωνιζομένων, δυστυχώς όμως για πάγιους που δεν είχαν να κάνουν με συναγωνισμό αλλά με ατυχήματα. Η κακή αρχή έγινε στα δοκιμαστικά του Σαββάτου με το σοβαρό πεσίμο του Γεώργιου Κύρκου, που τον έφερε για αρκετές μέρες στην εντατική, ξεπερνώντας ευτυχώς τον κίνδυνο. Όλα έδειχναν να βαίνουν καλώς στον αγώνα της Κυριακής, μέχρι τον 9ο γύρο όπου έγινε διακοπή λόγω... φωτιάς από την πίσω του Ivan Kitanov. Η πυροβατική κινήθηκε έμεσα αλλά ο διαγωνισμός ήταν πολλές καθώς δεν έγινε επανεκκίνηση του αγώνα όπως, απ' ότι φαίνεται, απλά... προτείνουν οι κανονισμοί.

Όσων η άθλια, το βαθμολογικό ενδιαφέρον είχε σταματήσει αρκετά νωρίτερα. Από τον προτελευταίο αγώνα εξασφάλισε τον τίτλο ο Νίκος Γλυνάτσης οδηγώντας, για ακόμη μια φορά γρήγορα και αποφασιστικά, δίνοντας στον τελευταίο αγώνα διαδικαστικό χαρακτήρα. Με τέσσερις νίκες σε έξι αγώνες δεν άφησε κανένα περιθώριο στον ανταγωνισμό και έβαλε την προσωπική του σφραγίδα στο φετινό πρωτάθλημα των Νέων Αγωνιζόμενων.

ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

Honda CBF600 ABS
KTM 690 Supermoto
KTM 950 Supermoto
Peugeot Sum Up 125
Yamaha WR250R
Yamaha YZF-R6

email

you say...

Sorry κι όλα ρε παιδιά...

Αλλά στο τελευταίο τεύχος κάνατε μια ΠΟΛΥ μεγάλη *******... Δημοσιεύσατε χωμάτινο ταξιδιωτικό από την καμμένη Πάρνηθα...

Τόσο ωραία βουνά υπάρχουν τριγύρω, στην Πάρνηθα βρήκατε να πάτε?

Άσε που τα παιδιά που πήγανε μπορεί να διωχθούν ποινικά μιας και είναι παράνομη η διαδρομή που έκαναν, αλλά κι εσείς σαν περιοδικό δεν θα έπρεπε να προωθείτε αντιοικολογικές διαδρομές
και ειδικά σε ένα χώρο όπως το off-road που φύση και μηχανή πάνε πακέτο...

Συγνώμη για το κράξιμο αλλά με στεναχωρήσατε πολύ...

Μετά Τιμής,
Ένας εντουράς και ειδικός σε θέματα δασικής προστασίας που περίμενε πώς και πώς το dirt section του περιοδικού σας...

Παναγιώτης Βαγενάς (μέσω email)

we say...

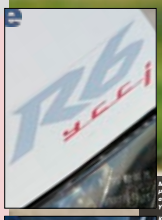
Κατ' αρχήν σε ευχαριστούμε που δε δίστασες να μας στείλεις την άποψή σου. Δύο απορίες μου γεννήθηκαν από το e-mail σου.
Πρώτον, λες ότι είναι παράνομη η διαδρομή. Θα μπορούσες να γίνεις λίγο πιο σαφής; Καθόσον γνωρίζω τα παιδιά κινήθηκαν μόνο σε ήδη ανοιγμένους δασικούς χωματόδρομους και όχι εκτός αυτών. Θα είχε ενδιαφέρον να ξέρουμε, διότι οι δύο εν λόγω συγγραφείς του άρθρου πήγαν εκεί όχι σταλμένοι από το eBike.gr, μα με δική τους πρωτοβουλία ως ιδιώτες χομπίστες, για βόλτα. Γεγονός που σημαίνει πως πολύς άλλος κόσμος μπορεί -και μάλλον κάνει- το ίδιο πράγμα ένα οποιοδήποτε κυριακάτικο πρωινό. Αν είναι όντως παράνομο, καλό θα ήταν να ενημερωθούν όλοι οι αναγνώστες μας, κάτι που είμαστε εξαιρετικά πρόθυμοι να κάνουμε εφόσον τεκμηριώνεται.
Αλήθεια, δηλώνεις "ειδικός σε θέματα δασικής προστασίας", με ποια ιδιότητα αν επιτρέπεται; Από περιέργεια ρωτώ, γιατί θέλω να το ψάξω το θέμα της νομιμότητας ή μη για δημοσιογραφικούς λόγους, όπως προανέφερα, και η βοήθειά σου θα μπορούσε να είναι πολύτιμη για μας.

Δεύτερον, ξεπερνώντας ζητήματα νομιμότητας, διερωτώμαι για το εξής: είναι χειρότερο να δειχτεί η Πάρνηθα έτσι που την καταντήσαμε, συγκριτικά με τότε που τα καταπράσινα μονοπάτια της μποτιλιάριζαν κάθε Κυριακή; Πριν την καταστροφή υπήρχε και μια πανίδα και χλωρίδα που έπρεπε να υποστεί τα δεινά των εκατοντάδων επισκεπτών με κάθε είδους όχημα.
Θα έχεις αντιληφθεί, φαντάζομαι, πως από τη στιγμή που έσβησε η τελευταία εστία φωτιάς το όλο θέμα απλά "σκουπίστηκε κάτω από το χαλί" όσον αφορά στα ΜΜΕ. Προσωπικά, ανοίγοντας το τεύχος και φτάνοντας στην ολοσέλιδη φωτό των σελίδων 110-111 ένοιωσα έναν κόμπο στην καρδιά. Όχι επειδή "κοίτα οι κόπανοι τι δημοσίευσαν" αλλά γιατί "κοίτα πως έχουμε καταντήσει το δάσος". Σε μένα, ως Σπύρο, λειτούργησε ως υπενθύμιση ενός θέματος που ΔΕΝ πρέπει να ξεχάσουμε. Αυτό, το τελευταίο, μάλιστα το άκουσα από μερικούς γνωστούς και φίλους, σε αντίθεση με την άποψη πως είναι αντιοικολογικό και ********.

Σπύρος Τσαντήλας

yourletters

Στη στήλη αυτή δημοσιεύονται γράμματα και e-mail που εσείς στέλνετε στο eBike, επιλεγμένα με κάθε άλλο παρά δημοκρατικές διαδ
Για να επικοινωνήσετε μαζί μας, αν το info@ebike.gr δεν σας αρκεί, στο σαλόνι των Περιεχομένων κάθε τεύχους θα βρείτε μια πλήθω
Εφόσον η επικοινωνία υπογράφεται με το όνομα του αποστολέα, αυτό θα δημοσιεύεται εκτός αν αναφέρεται ρητά πως επιθυμεί την α
Εννοείται πως ο,τιδήποτε κρίνεται ως κακόβουλο, προσβλητικό, χυδαίο ή, απλά, ανούσιο προωθείται με την ταχύτητα του φωτός προ
Εξυπακούεται, ακόμη, πως οι απόψεις που εκφράζονται στην αλληλογραφία δεν αντανακλούν απαραιτήτως και τις απόψεις του περιο



Μεταβαλλόμενου μήκους σωλοί εισαγωγής στο άξιο εδώ...



Καινούργιο φως θέσεως που φτάνει για να ξεχωρίζει το R6 του '08 από το προϊόν του '06

Πάσα ύφεση και πράσινα άλογα, στην εποχή της δίψασης τεχνολογίας οι εταιρείες τα δίνουν όλα προκειμένου να είναι πρώτες και καλύτερες. Μιλώ για τα supersport, όπου σε δύο κατηγορίες κυβισμού -600 και 1000- το άνω όριο της τεχνολογίας που παράγεται για χρήση δρόμου μετακινείται όλο και ψηλότερα.
Η τελευταία γενιά R6 εμφανίστηκε το 2006, με νέο παρουσιαστικό και ασφάτιστο προσανατολισμό στη απόρριψη. Τότε, το βασικό τρικ της μοτοσυκλέτας που δεν είχε ο ανταγωνισμός ονομαζόταν YCC-T, Yamaha Chip Controlled Throttle ή κοινώς "ηλεκτρονικό γκάζι". Το 2007 η μοτοσυκλέτα δεν άλλαξε, ως αναμενόταν, αλλά πλην το R1 αυτό που εμφανίστηκε με αυτόνομη μεταβλητού μήκους στην τροφοδοσία των κυλίνδρων με καύσιμο, άλλο ένα Yamaha Chip Controlled γκαζάκι, αυτή τη φορά YCC-I από το Intake, εισαγωγή.
Το 2008 λοιπόν, με το R6 να απορτά τη δική του σειρά στην παραδοσιακή δεστί αναθεώρηση, οι αλλαγές έκαναν κάτι μάλλον προβλέψιμο. YZF-R6 με YCC-T αλλά και YCC-I, καθώς και μια σειρά από αλλαγές, που δεν συνιστούν ένα νέο μοντέλο στην ουσία, αλλά ένα προσεκτικά σταθμισμένο fine tuning της μοτοσυκλέτας.
Ξεκινάμε με τα κλασικά, όπως τις μικροεπεμβάσεις σε πλαίσιο και ψαλίδι, το τροποποιημένο σετάρισμα των αναρτήσεων, τα επίσης μικρές πινελιές lifting στα κοσσύμια του R6 χωρίς να απομακρυνθούμε δραστικά από τη γνωστή ταυτότητα που εκδοθήκε το 2006. Η θέση οδήγησης άλλαξε, μεταφέροντας τη σέλα 5mm

"...η αίσθηση από την πρώτη στιγμή είναι πως στα χέρια πέφτει λιγότερο βάρος..."



Ήταν να μην γίνει η αρχή με τις Supersport δοκιμές στις Σέρρες... Ποδαρικό στο νέο έτος με το YZF-R6 της Yamaha, ενός από τα πλέον ικανά 600άρια που ταιριάζει γάντι στη μοναδική πίστα της Ελλάδος. Γι' αυτή την αλλοπρόσαλλη επιλογή φωτογραφίας στο εξώφυλλο ακούσαμε πολλά. Εμάς πάντως μας αρέσει ακόμα και σήμερα! Εγκαίνια κάνει η στήλη της αλληλογραφίας, η οποία εμφανίζεται μόνο όταν υπάρχουν επιστολές αναγνωστών με πραγματικό ενδιαφέρον - και όχι γεμάτη ψεύτικα γράμματα, όπως συνηθίζουν να κάνουν γνωστά έντυπα του χώρου.

Τώρα που την είπα την κακία μου, πάμε στο παρασύνθημα. Ο Μάνος οδηγεί το CBF600 και το οικονομικό scooter της Peugeot, το Sum Up 125. Ο Σπύρος παίζει σαν μικρό παιδί με το Yamaha WR250R και τα KTM μας ξεκουράζονται από τη φασαρία των εορτών και ετοιμάζονται να μας χαιρετήσουν.

Παραλίγο να το ξεχάσω. Η ιστορία με το Serow καλά κρατεί. Κάπου εδώ κοντά, ο Μάνος κατάφερε να το βάλει μπροστά. Μετά, το πήγε σπρωχτό στον ηλεκτρολόγο...

you say...

2fifty... or not 2fifty

Καλησπέρα παιδιά, συγχαρητήρια για τη δουλειά σας. Είμαι σχετικά καινούργιος στο e-bike. Πέρα απ' το γεγονός ότι γουστάρω μηχανές, σκοπεύω σε λίγο καιρό να πάρω δική μου μηχανή. Θα 'θελα να σας κάνω δυο ερωτήσεις. Πρώτον, έχετε ακούσει κάτι για το YZF-R250? Έχει ακουστεί σε διάφορα blogs για την έλευση του 250 της Yamaha μέσα στο '09 για να χτυπήσει το Kawasaki Ninja 250R. Ξέρετε κάτι πιο επίσημο?

Και δεύτερον είμαι σχεδόν 21 ετών, έχω δίπλωμα για 125cc που σε λίγο καιρό θα γίνει απεριορίστου κυβισμού λόγω ηλικίας. Δεν είχα ποτέ δικό μου μηχανάκι ή μηχανή. Η μόνη εμπειρία μου από μηχανές είναι κάποιες βόλτες με μηχανάκια φίλων μου. Σκεφτόμουν να κυνηγήσω το Yamaha YZF-R125. Βέβαια έχω ακούσει το κράξιμο της ζωής μου - του στυλ "θα έχεις 4χιλιαρικα και θα τα δώσεις ζεστά-ζεστά για το 125?" - και έχω αρχίσει να προβληματίζομαι... Εσείς τί μου προτείνετε? Αναμένω σύντομα την απάντησή σας. Ευχαριστώ εκ των προτέρων για το χρόνο σας.

Christos T. (μέσω email)

we say...

Το υποτιθέμενο YZF-R250 είναι ένα "λογικό" μοντέλο, αναμενόμενο αφενός λόγω της ύπαρξης του 125 και αφετέρου γιατί υπάρχει ήδη έτοιμος ένας υποψήφιος κινητήρας, αυτός των WR250R & X – κι ας μην είναι δικύλινδρος σαν του Kawasaki Ninja 250R. Αυτό το γεγονός το κάνει άξιο φημολογίας.

Ωστόσο, επισήμως αυτή η μοτοσυκλέτα απλά δεν υπάρχει. Από τη στιγμή που δεν την είδαμε στα φετινά σαλόνια στην Κολωνία και το Μιλάνο, μην περιμένεις να το δεις εντός 2009 στην παραγωγή.

Από κει και πέρα, με κριτήριο το τι θα μπορούσε να φτιάξει η Yamaha, τότε θα μπορούσαμε να το υποθέσουμε για το 2010, κάτι που θα το ξέρουμε το νωρίτερο μέσα στο καλοκαίρι του 2009 ή στα επόμενα μεγάλα σαλόνια (Παρίσι και Μιλάνο) στο ερχόμενο φθινόπωρο. Μέχρι εδώ πάντως, ό,τι και να πούμε είναι εικασίες.

Όσον αφορά στο YZF-R125, το ερώτημα "θα έχεις 4 χιλιάρικα και θα τα δώσεις ζεστά-ζεστά για το 125" απαντιέται μόνο εφόσον συνειδητοποιείς τι παίρνεις με αυτά. Το συγκεκριμένο 125 είναι μια κανονική μοτοσυκλέτα, με σωστές αναρτήσεις και φρένα, άριστο σχολείο για να μπεις στη σπορ κατηγορία. Διάβασες την πρώτη επαφή του Δάλλα με το μικρό Yamaha στην πίστα των Σερρών (τεύχος 6, Σεπτέμβριος 2008); Θα σου απαντήσει αρκετά ερωτήματα σχετικά με το αν αξίζει να τα δώσεις.

Από την άλλη, έχοντας δίπλωμα χωρίς περιορισμό θα μπορούσες να περάσεις σε πιο δυνατές λύσεις, όπως λ.χ. το Ninja 250R, που βρίσκεται σαφώς ένα σκαλί πάνω από πλευράς δύναμης και κοστίζει παραπλήσια λεφτά. Από τη στιγμή που δεν το έχουμε καβαλήσει, ωστόσο, συγκρίσεις μπορούμε να κάνουμε μόνο επί χάρτου.

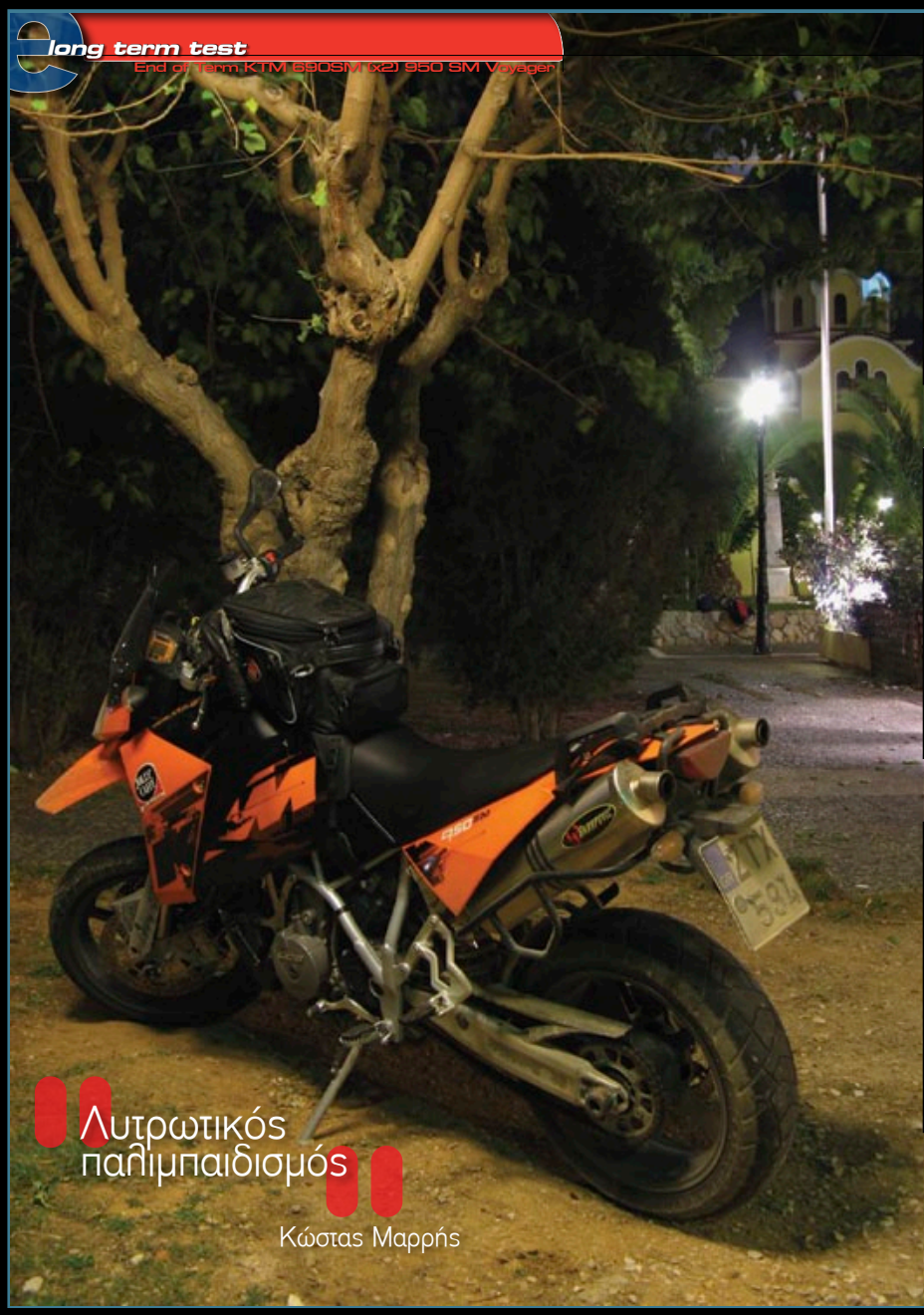
Σπύρος Τσαντήλας

κασίες και με βασικότερο κριτήριο να έχουν κάτι να πουν.
α διευθύνσεων, ηλεκτρονικών και ταχυδρομικών, για να τα χώσετε στο ακριβές πρόσωπο ή τμήμα του eBike που επιθυμείτε.
ωνυμία του. Το e-mail ή η ταχυδρομική διεύθυνση του αποστολέα δεν πρόκειται να δημοσιευτούν (παρά μόνο αν μας παρακαλέσετε πάρα, μα πάρα πολύ).
ς τον Κώδο Ανακύκλωσης.
δικού.



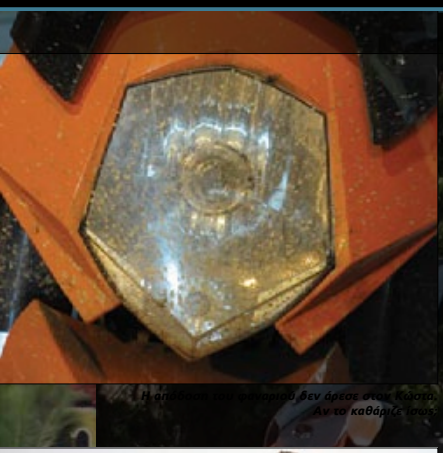
ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

Buell 1125R
Gilera GP800
KTM 690 Supermoto
KTM 950 Supermoto
Peugeot Satelis 500RS





11



Η απόδοση του σκυτιού δεν άρεσε στον Κώστα. Αν το καθάριζε ίσως...



Καλά και χωρίς δείκτη βενζίνης τα όργανα, έφεραν μερικές στιγμές αγωνίας



Ο Θανάσης και ο Γιώργος, ομόδοξοι στην αμαρτία



Οι τάπες των Akrapovic έμειναν και έβγαιναν



Ο υπογράφων. Πραγματικά μοδάκια

"Όχι πάλι..."

Υπό τα οδηγίες του Κώστα κουμαντάρω το DT (είναι παλιά το αδέρφι) και παρά-μι άνεβαίνω τη βίγλα του Μαραθώνα



Δεύτερη προσπάθεια εισαγωγής του ebike.gr στο χώμα, και πάλι με τον Δημήτρη Λασιθιωτάκη να ηγείται της εκστρατείας. Μαζί του και ένας ακόμη συνεργάτης μας, με σαφή κλίση προς τις εντυπωσιακές τούμπες, ο Κώστας Φωτιάδης, που μας είχε γράψει τις εμπειρίες του ως νέος αγωνιζόμενος στα πρώτα μας τεύχη.

Στο ενδέκατο τεύχος χαιρετάμε τα KTM της δοκιμής μακράς διαρκείας, ρίχνοντας μια ματιά στο τι καταφέραμε μαζί τους όλους αυτούς τους μήνες. Χιλιόμετρα δεν έκαναν αρκετά, αλλά από εμπειρίες και γνώμες αναγνωστών μάλλον τα πήγαμε καλά, αφήνοντας βέβαια πολύ κόσμο παραπονεμένο, καθώς δεν προλάβαμε να τα δώσουμε να τα οδηγήσουν όλοι όσοι ενδιαφέρθηκαν.

Στο κίτρινο εξώφυλλο φιλοξενούμε το Buell 1125R, την τελευταία μοτοσυκλέτα που έβγαλε ο Eric Buell από τα σχεδιαστήρια της εταιρείας του, προτού η μητρική Harley αποφασίσει να την κλείσει. Σήμερα, ο Buell δραστηριοποιείται γύρω από αυτή τη μοτοσυκλέτα, βοηθώντας όλους όσους την τρέχουν στα εθνικά πρωταθλήματα.

ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

Aprilia Dorsoduro
Ducati Monster 696
Honda CBF125



Bultaco Metralla Mk2 (1960s)

Σε αυτό το γενικό πλάνο ξεχωρίζει μπροστά στα μάτια μας ένα ιστορικό Bultaco Metralla. Παρουσιάστηκε για πρώτη φορά το 1962 με μονοκύλινδρο δίχρονο κινητήρα 196cc και 18 ίππους που αρκούσαν για τελική της τάξης των 130 km/h, όμως η επιτυχία του έφερε το 1966 το Mk2, με κινητήρα πάλι δίχρονο 250cc αυτή τη φορά και απόδοση 27.6 ίππων για τελική άνω των 160 km/h. Όπως μας λέει και το αυτοκόλλητο στο πλαϊνό πίσω καπάκι, το όνομα Metralla συνδέθηκε με νίκες σε αγώνες αντοχής, αλλά δεν τα πήγε καθόλου άσχημα και σε αγώνες ταχύτητας. Μάλιστα, διετίθετο και με φέρινγκ καθώς κι ένα αγωνιστικό κιτ που υποσχόταν τελική 120 mi/h ή 192 km/h. Το δυνατό του όνομα οδήγησε σε δύο ακόμη εκδόσεις του 250 για πολιτική χρήση, GT 250 (1975-1977) και GTS 250 (1977-1979). Βέβαια, τριγύρω του υπάρχει ένας σκασμός ιστορίας: η μπροστινή σειρά ξεκινά με BSA Rocket Three (τρικύλινδρο 750 του 1969) και συνεχίζει με BMW και Harley-Davidson, ενώ δίπλα στο Bultaco καμαρώνει μια μακρά σειρά αγγλίδων (Norton, Matchless, Triumph) που καταλήγει σε ένα εξαιρετικό Moto Guzzi Le Mans 850. Τι να πρωτοδείξουμε…

επιμέλεια: Σπύρος Τσανάλλας, Κων/νος Δάλλας
φωτό: Βασίλης Ορφανός (Maindru Photo), αρχείο eBike



Όσα χωρούν σε λίγες λέξεις

Έχοντας συμμετάσχει στο 4ο του Dakar, ο Βασίλης Ορφανός περιγράφει τις εμπειρίες του και μας ταξιδεύει σε έναν κόσμο όπου ελάχιστοι μπορούν να μπουν: στην ψυχή του αναβάτη του δυσκολότερου αγώνα στον κόσμο. Μια εικόνα χίλιες λέξεις, λέει το ρητό, 15 ημερών εικόνες πόσες λέξεις άραγε θέλουν για να τις περιγράψουν;







Στο δωδέκατο τεύχος μας, γιορτάζουμε τα πρώτα μας γενέθλια με ένα αντιεμπορικό εξώφυλλο. Αντί να βάλουμε το Monster της Ducati για παράδειγμα, προτιμήσαμε να δώσουμε έμφαση σε έναν άνθρωπο που το αξίζει πραγματικά. Ο Βασίλης Ορφανός, ο μόνος Έλληνας που έχει συμμετάσχει περισσότερες από μια φορές, τερματίζοντας -και κερδίζοντας την κατηγορία του- στον δημοφιλή αγώνα Paris Dakar, μας παραχωρεί συνέντευξη εφ' όλης της ύλης, την οποία δημοσιεύουμε ακριβώς όπως την ηχογραφήσαμε, σε έκταση 26 σελίδων.

Ο Μάνος δοκιμάζει το ολοκαίνουργιο Ducati Monster 696 και το βρίσκει αρκούντως διασκεδαστικό αλλά και χρηστικό. Ο Σπύρος περνάει ευχάριστα την ώρα του με το Aprilia Dorsoduro και ο Μάνος -ξανά- επιχειρεί να σπάσει το ρεκόρ οικονομίας με το μικρότερο των Honda CBF, το 125.

Άξια αναφοράς η εντυπωσιακή προσπάθεια της λέσχης κλασσικής μοτοσυκλέτας με την έκθεση Mythic Bikes. Από τις πιο όμορφες εκθέσεις που έχουμε δει στην καριέρα μας, πραγματικά!

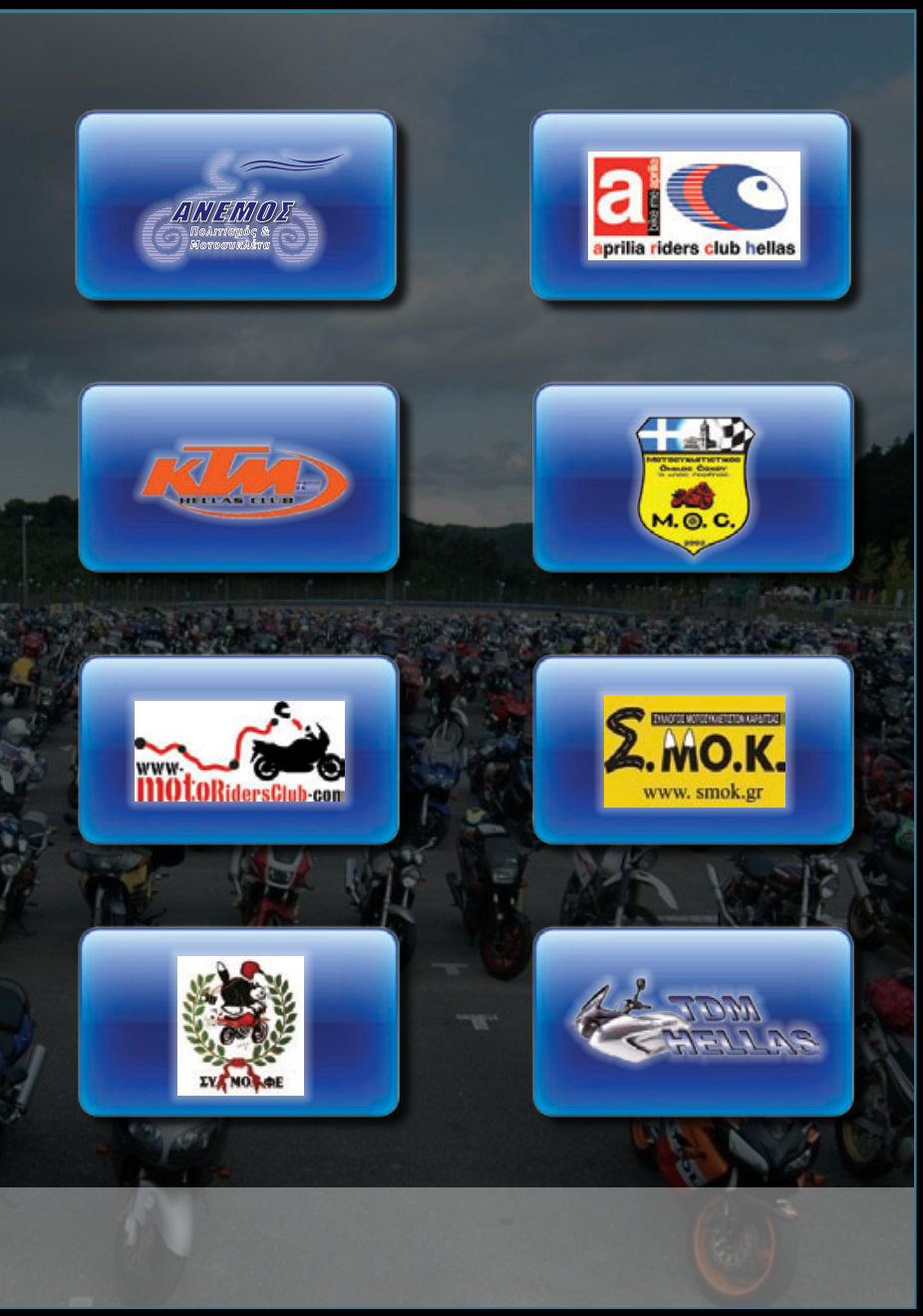
ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

BMW K1300GT
Harley Davidson XR1200
Moto Morini Corsaro Avio
Suzuki Sixteen





13







Το πραγματικό νέο σε αυτό το τεύχος είναι η δημιουργία της στήλης eClubs, ενός χώρου αφιερωμένου στις λέσχες και τους ψηφιακούς χώρους κοινωνικής δικτύωσης με θέμα τη μοτοσυκλέτα. Εδώ φιλοξενείται το λογότυπο κάθε λέσχης ή forum, συνοδευόμενο από ενεργό link που μας μεταφέρει στην αντίστοιχη σελίδα. Το μόνο που χρειάζεται να γίνει για να φιλοξενηθεί η λέσχη ή σελίδα στο eClubs είναι να μας αποσταλλεί το λογότυπο και ο σύνδεσμος στο info@ebike.gr. Όλα τα άλλα τα αναλαμβάνουμε εμείς.

Συνεχίζοντας την αντιεμπορική μας παράδοση που ξεκινήσαμε με το προηγούμενο τεύχος, το εξώφυλλό μας κοσμεί το Moto Morini Corsaro Avio, ένα ανόθευτο streetfighter μιας μικρής βιοτεχνίας που σήμερα βρίσκεται με το ένα πόδι στον τάφο.

Τα υπόλοιπα μηχανάκια του τεύχους δεν έχουν κάτι ιδιαίτερο να δείξουν, εκτός από το XR1200 της Harley Davidson, το πρώτο μηχανάκι της H-D που μπορεί να πάρει κλίση μεγαλύτερη των 15 μοιρών και να φρενάρει στην ίδια απόσταση με τα δίκυκλα που εμείς ονομάζουμε μοτοσυκλέτες.

ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

Aprilia RSV4 Factory
BMW K1300R
Piaggio MP3 400 LT
Triumph Bonneville
Yamaha XJ6





first ride
Piaggio MP3 LT 400 i.e.

του μηροστινού, έτσι τέτοιου είδους πακετάκια έχουν μόνο διασκέδαση να προσφέρουν.
Λέγοντας προηγουμένως για 'τελειοποιημένο' MP3, εννοούμε ότι ο ασκούμενος θα μπορεί να κάνει τα πάντα με αυτό το σκούτερ, χωρίς να χρειάζεται να αλλάξει κάποια συνήθεια που είχε με τα προηγούμενα μοντέλα. Ακόμα και η φρενάρισμα, η οποία είναι ένα από τα πιο σημαντικά σημεία στα δίτροχα, είναι εξαιρετική. Ο συνδυασμός των δύο δισκοφρένων εμπρός και του ενός πίσω, σε συνδυασμό με το ABS, κάνει τη διαδικασία του φρεναρίσματος ασφαλή και εύκολη, ακόμα και σε δύσκολες συνθήκες.

Τώρα και με δίπλωμα αυτοκινήτου

Συνοψίζοντας το MP3 LT i.e., είναι ένα σημαντικό βήμα μπροστά για τη μοτοσυκλέτα. Το πέρασμα γίνεται καταφέρνει να προσφέρει διαρκή αίσθηση με την ασφάλεια του τρίτου τροχού, συμπεριφερόμενο σαν ζάβα όπως μια κανονική μοτοσυκλέτα. Πλαγιάζει με τον ίδιο τρόπο, σηρίβει με τις ίδιες γραμμές και σε διασκεδάζει με τον ίδιο τρόπο. Το ότι προσφέρει πολύ ευρύχωρο περιβάλλον ασφαλείας είναι απλά ένα μεγάλο όν από απίθανο.
Παράλληλα, έναι ότι την προκαλούσε ενός μεγάλου σκουτερ, με την άνετη θέση για δύο επιβάτονες, την ευκολία της αυτόματης μετάδοσης και έναν τεράστιο αποθηκευτικό χώρο με δυνατή πρόσβαση που θα σε κάνει να ξεχάσεις ότι δεν υπάρχει κανένα κουμπάκι στην πόρτα για τα μικροπράγματα. Στην πόλη χωράει παντού, τουλάχιστον όπου μπαίνει και οποιοδήποτε άλλο μεγάλο σκούτερ, το μηροστικό του δεν περιορίζει σε τίποτα την ευελιξία του. Και, είναι κονσερβάτ, απλά ποιο mega scooter δεν είναι;

Κοστίζει κάμποσα για τα δεδομένα της κατηγορίας του, αλλά τι άλλο χρειάζεται κανείς για να αντιληφθεί πως ΔΕΝ αγοράζει ένα μέσο σκούτερ της κατηγορίας αυτής. Είναι σαφές πως η τεχνολογία του αξίζει να ερευνηθεί και η προηγμενόπτητα στους δρόμους ήτει πως αρκετά κόλιμα τα δίνει ευκαιρίτως. Τώρα και μόνο με δίπλωμα αυτοκινήτου, βεσπόν. <<

Από αυτά τα γυαλιά μαζεύει ενταλπία φυσαλίγκα.

MASTER 400cc, πολύ καθίσιμη από εσν QUALAR 250cc για τα κιλά του MP3

Τα πόδαρα να είναι για συντάδες: σούπερ άλα τα φρένα μαζ. Μόνο στα LT. Για σους υπόλοιπους, οι μανέτες στο τιμόνι είναι όπως πρέπει να είναι

"Εχει πολλή πλάκα να μπαίνεις ντριφτάροντας και με τις τρεις..."



κείμενο: Κων/νος Δάλλας **φωτό:** Βασίλης Κωστάκος, αρχείο ebike.gr

Τα V2 δεν είναι παντοτινά

Μήνες τώρα, RSV4 ακούγαμε και RSV4 δεν βλέπαμε - παρά μόνο στα χέρια των Biaggi και Nakano, τα αποτελέσματα των οποίων μας έκαναν να τρίβουμε τα χέρια μας προσμένοντας τη στιγμή που θα ανεβαίναμε στη σέλα του. Η ώρα αυτή έφτασε τελικά στα τέλη του Μάη, στην παρουσίαση που διοργάνωσε η Aprilia στην πίστα των Σερρών

Επιτέλους! Το πλέον ποθητό Superbike -αισθητικά τουλάχιστον- πέφτει στα χέρια μας - και μάλιστα στην πίστα των Σερρών. Το ebike.gr εκπροσώπησαν οι κ.κ. Δάλλας και Τσαντήλας, μεταφέροντας στους αναγνώστες τους δύο εντελώς διαφορετικές οπτικές γωνίες. Ασφαλή συμπεράσματα δεν μπόρεσαν να βγουν με δυο - τρία session στην πίστα, αλλά θα πρέπει να είσαι ηλίθιος για να μην καταλάβεις ότι αυτή η μοτοσυκλέτα θα πρωταγωνιστήσει στη κατηγορία.

Επιστρέφοντας στην Αθήνα, ο Σπύρος ανακαλύπτει τον -τρίτο- τροχό, καβαλώντας Piaggio MP3 για πρώτη του φορά. Έπρεπε να κλείσεις τα σαράντα βρε Τσαντήλα για να καταλάβεις ότι δεν χρειάζεται να ξέρεις από βέσπα για να οδηγήσεις scooter...

Και ο Μάνος τι κάνει σε αυτό το τεύχος; Μα, φυσικά, τη δοκιμή του Yamaha XJ6, του γυμνού και πανέμορφου Diversion που όμως παραμένει Diversion.



ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

BMW K1300S
Ducati 1198S
Honda CBR1000RR C-ABS
Honda DN-01
Honda S-Wing 150
Kawasaki ZX-10R
Suzuki GSX-R1000
Yamaha YZF-R1

15

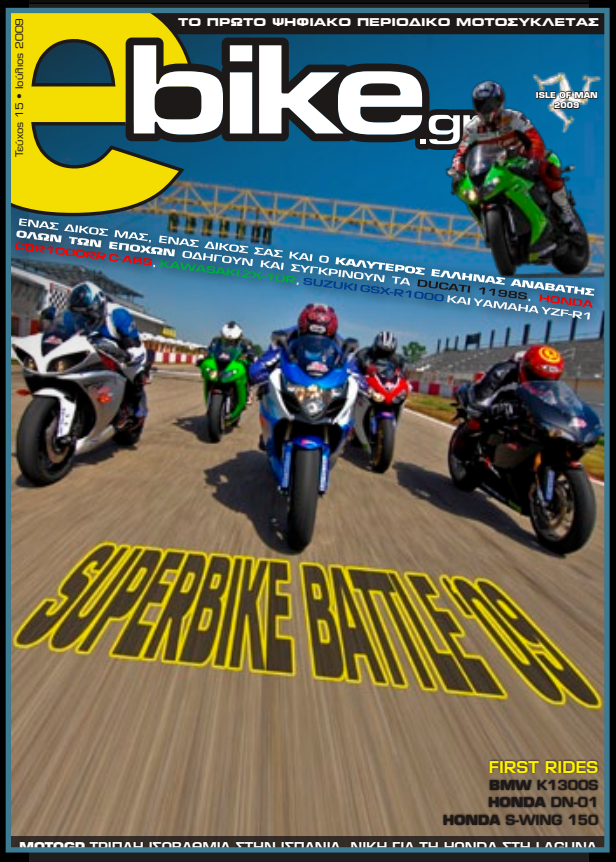


Καλύτερα δε γίνεται!



1
Kawasaki ZX-10R

Αυτή η μασσουλίτσα κερδίζει γιατί είναι η απομυθοποίηση του Ducati. Ένα μπουκάλι φθηνό (12.260€ για όσο κάνει το μειωμένο τέλος ταξινόμησης), που κατασκευάζεται τόσο για χρήση σε πίστα, όσο και για να βγει βόλτα στο δρόμο και να πας όπου θες. Με τα μισά ποσόν περισσότερα από το Ducati, ένα κατσαβίδι και ένα καλό ζευγάρι λάστιχα, έχει τη δυνατότητα να κάνει εκπληκτικούς χρόνους στην πίστα, με απόλυτη ασφάλεια, χωρίς να ανεβάνεσαι ούτε στιγμή σε ρακάρες. Είναι παντού καλό, χωρίς να είναι κορυφαίο κάπου. Βέβαια, σε βάθος χρόνου θα χρειαστεί ένα αμορτισέρ και κάποιες μικροβελτιώσεις, που σε καμία όμως περίπτωση δεν καλύπτουν τη κλασική διαφορά στα δεφτέ με το Ducati. Τα συγκριτήρια μας βγαίνουν στα 10άρι από το Akashi, που παρόλο δεν άλλαξε ούτε βίδα για το '09 (αν και κάποιες κακές γλώσσες ισχυρίζονται το αντίθετο για το πιρούνι και τον ψαλιδωτό), κατάφερε και ανταπόδωκε στα νεοφερμένα Suzuki και Yamaha, ενώ μπόρεσε να αφήσει πίσω του και το διπλάσιας αξίας Ducati, με τα σαφώς καλύτερα περιφερειακά. Πώς το πέτυχε αυτό το γνωμικό. Η αξία του πτηµήνου δίνει δόξα στον νικητή. Έτσι ακριβώς.
Κυρίες και κύριοι, είτε σας αρέσει είτε όχι, το καλύτερο Superbike για το '09 είναι Ιαπωνικό, γρήγορο και κακομούτσουνο. Είναι το Kawasaki ZX-10R.





κείμενο: Κων/νος Δάλλας
συνεργάστηκαν: Γιάννης Μπούστας, Παναγιώτης Σκυριανός, Σπύρος Τσαντήλας και σύσσωμη η συντακτική ομάδα του 0300
φωτό: Σάββας Κουρίδης, Δημήτρης Ταυλίκος

Συγκριτικό στις Σέρρες, με όλα τα γιαπωνέζικα 1000άρια και το πολυπόθητο Ducati; Με τον Μπούστα να στήνει, να οδηγεί και να γράφει χρόνους; Με αξιόλογους συναδέλφους, έναν αναγνώστη που μας προέκυψε πολύτιμος συνεργάτης, καινούργια λάστιχα, κουβέρτες και δύο φωτογράφους; Και εσείς ακόμα αναρωτιέστε για την επιλογή του τίτλου στο άρθρο;



Μπορώ να γράφω ώρες ατελείωτες γι' αυτό το τεύχος, πραγματικά. Είναι τόσα πολλά αυτά που καταφέραμε με την από κοινού συγκριτική δοκιμή με το 0300 που δεν ξέρω από που να αρχίσω. Αξιοσημείωτη και η επιστροφή του Γιάννη Μπούστα στις σελίδες του περιοδικού μας, με ανεβασμένη διάθεση και όρεξη για καινούργια πράγματα που θα δείτε στα τεύχη που έρχονται.
Το σημαντικότερο όμως δεν είναι ούτε η "συμμαχία", ούτε ο Μπούστας. Είναι ο τρόπος γραφής του συγκριτικού, που για πρώτη φορά στα χρονικά του ελληνικού ειδικού Τύπου αναφέρονται τα πάντα ακριβώς όπως ειπώθηκαν και συζητήθηκαν από τους μετέχοντες στη δοκιμή. Ένας δικός μας (συντάκτης), ένας δικός σας (αναγνώστης) και ο καλύτερος Έλληνας αναβάτης όλων των εποχών, γράφαμε στο εξώφυλλο του τεύχους και το περιεχόμενο στέκεται σε υψηλό επίπεδο.
Φέτος, υποσχεθήκαμε στους εαυτούς μας να επιστρέψουμε με ένα ακόμα καλύτερο συγκριτικό - και τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές το ετοιμάζουμε πυρετωδώς. Περισσότερα όμως γι' αυτό σε επόμενες σελίδες...

ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

BMW F800R
Honda SH150i
Kawasaki KLX250
Suzuki GSX-R600



Ιδιόκτητο Long Term!



αδυναμία από τη στιγμή που αρχίσεις να το πιέζεις πολύ, ίσως θα είλεγα και πέραν από τη λογική του δημόσιου δρόμου. Ναι, αν το πας στην πίστα θα συνεργαστεί μαζί σου για διασκέδαση και ταχύρυθμη εκμάθηση, είναι πανευκολο και προβλέψιμο αλλά μπορεί να σε πάει μέχρι ενός σημείου. Το καλό είναι πως η βελτίωση ενός πρωτιού δεν είναι απαραίτητως ακριβή υπόθεση, παδάκια και ελαστικα συνήθως αρκούν. Επίσης, σε ένα τέτοιων απαιτήσεων περιβάλλον δεν ξέρω πόση αντοχή θα επιδείξουν τα φρένα του. Χωρίς μεταλλικά σωληνάκια, μάλλον όχι. Στο δρόμο πάντως δεν προβλημάτισαν ποτέ από υπερέρμανση.
Η εικόνα του εμφραπτέρ είναι παράμεση. Επίσης αρκετά μαλακό, με προτίμησε την πρώτη φορά που προσπάθησα να πιέσω λίγο σε στριφτερή διαδρομή να σταματήσω για σφίξματα, για να ανακαλύψω πως η απόσβεση επαναφοράς πίσω πδη τερματισμένη από κάποιον προηγούμενο συνάδελφο που είχε τη μοτοσυκλέτα για δοκιμή και η προφόρτιση εξόχου φορτωμένη. Και πάλι πιον μαλακό για να το πάτσω περισσότερο, αρα ο ρυθμός "μαλλιοκούβαρα" μάλλον βγαίνει από την εικόνα και κρατάμε το "αβέλτο και διασκεδαστικό". Εδώ η βελτίωση είναι και λίγο πιο ακριβό άθλημα, πάνω να το δει μπορεί κανείς να κάνει μαζί του -και ειδικά δεδομένης της τιμής που κοστίζει η μοτοσυκλέτα- είναι μια χαρά.
Δεν ξενάμε, δε, πως αυτές οι αναρτήσεις έχουν κι ένα πλεονέκτημα: δίνουν περιθώρια ασφάλειας στο πάθος, προειδοποιώντας και διαισθάνεσαι πολύ πιο προοδευτικά από ένα supersport καύσαυρο.
Φρένα. Με μια λέξη, πρώτεται του χειρού. Δε διακρίνονται για την απόρανση δύναμή τους, αλλά ξεκωρίζουν για την αίσθηση στο χέρι και τη γραμμικότητα στην απόδοσή

"Αν ήμουν ο ανταγωνισμός του, θα ανησυχούσα σοβαρά"

κείμενο: Έφη Παπαδοπούλου, **φωτο:** Σάββας Κουρίδης, Δημήτρης Ταυλίκος, Κων/νος Δάλλας



Έχοντας μόλις αγοράσει ένα GSX-R600 K9, ήταν προφανές πως δε θα γλίτωνα: το πρώτο ιδιόκτητο Long Term Test στην Ελλάδα είναι γεγονός. Όχι, δε θα το δώσω σε κανένα αναγνώστη να το καβαλήσει, ούτε θα το επιστρέψω στην αντιπροσωπεία μετά από μερικούς μήνες. Ήρθε για να μείνει, συνιστώντας την απόλυτη διαρκή δοκιμή: με τα μάτια αυτού που συζεί μαζί του και το πληρώνει...



Η αισθητική αλλαγή που επιχειρήσαμε δειλά δειλά στο εξώφυλλο του προηγούμενου τεύχους ολοκληρώθηκε στο 16 - και τα σχόλια τα δικά σας αλλά και των συνεργατών μας ήταν κάτι παραπάνω από ενθαρρυντικά, οπότε αυτή είναι η αισθητική γραμμή που διατηρούμε μέχρι σήμερα.

Στο περιεχόμενο, πέρα από το εξαιρετικό F800R που αποτελεί το πιο αντιπροσωπευτικό δείγμα της νέας εποχής BMW -εξαιρουμένου βέβαια του S1000RR-, το τεύχος εγκαινιάζει τη δεύτερη γενιά δοκιμών μακράς διαρκείας στο ebike.gr. Το ολοκαίνουργιο Suzuki GSX-R600 K9 είναι δικό μας, αγορασμένο από την τσέπη μας (εντάξει, της Έφης) και δεν έχουμε κανένα πρόβλημα να αναφέρουμε ό,τι κουσούρι μας βγάλει, φοβούμενοι μη μας κάνει ντα η μαμά Suzuki και μας το πάρει πίσω. Το ίδιο θα θέλαμε να κάνουμε και με πολλές ακόμα μοτοσυκλέτες, αλλά το θέμα χρειάζεται μπάτζετ - με το οποίο, όπως καταλαβαίνετε, δεν τα πηγαίνουμε ιδιαίτερα καλά.

Δείτε το Μάνο στα WSBK στην Ιταλία, που πήγε καλεσμένος της Pirelli. Αν μας περίσσευαν, θα πήγαινε με δικά μας έξοδα - και σίγουρα όχι μόνος του.



ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

BMW G650GS
Piaggio Bevelry Tourer 300i.e.
Suzuki Gladius
Triumph Daytona 675

e race
WEC *MAXXIS FIM World Enduro Championship, 29-30/8 Σέρρες*



Παγκόσμιος

e cover story
Triumph Daytona 675

κείμενο: Κων/νος Δάλλας, **συνεργάστηκαν:** Δημήτρης Γάκης, Γιώργος Καραβέλας, Δημήτρης Χήτας, **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Δημήτρης Ταυλίκος



Αρκεί να είσαι ο καλύτερος;

Όσο και να σας κάνει εντύπωση, στη σημερινή κοινωνία η παντελής έλλειψη αξιοκρατίας δεν χαρακτηρίζει μόνο τον πολιτικό χώρο. Πάρτε για παράδειγμα το Daytona, που με μια τετραετία στην κορυφή θα περίμενε κανείς να έχει εξαφανίσει το γιαπωνέζικο κατεστημένο από κάθε δρόμο - και όλοι ξέρουμε ότι όχι μόνο δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο, αλλά ότι το 675 δεν πλησιάζει ούτε γι' αστείο τις πωλήσεις των CBR, GSX-R, R6 και ZX-R...

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας,
φωτό: αρχείο eBike



Το τελευταίο Σαββατοκύριακο του Αυγούστου ήταν παγκοσμίου βελτηνεκούς για την πόλη των Σερρών και την εξαιρετικά δραστήρια Λ.Α.Μ.Σ. Ο προτελευταίος γύρος του WEC μας έδωσε ένα νέο Παγκόσμιο Πρωταθλητή στην Ε2 και δύο γερά θρίλερ στις Ε1 και Ε3 που θα ξεκαθαρίσουν στις 13 του Σεπτέμβρη στον τελευταίο φετινό αγώνα στη Γαλλία. Επίσης, έφερε την πρώτη νίκη της BMW σε σκέλος του Παγκοσμίου μετά από δύο χρόνια πλήρους εργοστασιακής συμμετοχής.

στις Σέρρες





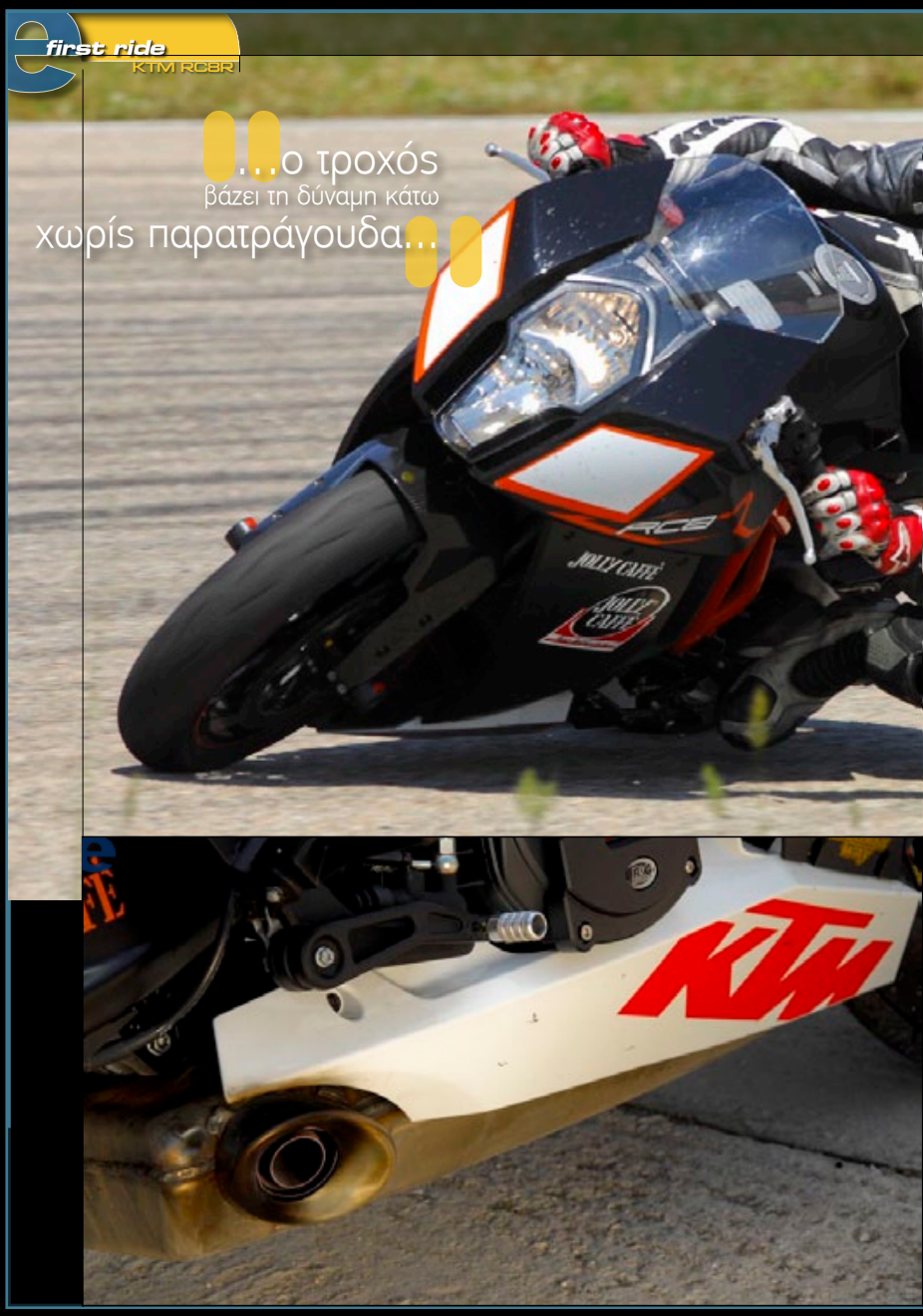
Ως γνωστόν, σε αυτή τη ζωή, για όλα τα πράγματα υπάρχει μια πρώτη φορά. Έτσι και για τον φίλο μας τον Δημήτρη Γάκη, λογιστή του ebike.gr, που καμαρώνει -εν αγνοία του τη στιγμή που τραβήχτηκε η φωτό- στο εξώφυλλο του τεύχους 17. Η μοτοσυκλέτα που καβαλά είναι ό,τι καλύτερο έχει εμφανιστεί στα Supersport 600 τα τελευταία χρόνια, αλλά δεν έχει τύχει της αποδοχής του κόσμου για λόγους παντελώς άσχετους με τις ικανότητές της.

Στις πρώτες οδηγικές εντυπώσεις, ο Μάνος καβαλά το Gladius της Suzuki και ανακαλύπτει πως μπορείς να υποβαθμίσεις το SV650 σε τρεις απλές κινήσεις ενώ ταυτόχρονα το βάφεις σε φιλικά για το ασθενές φύλο χρώματα. Ο Σπύρος έχει περιλάβει το G650GS της BMW, αναλαμβάνοντας το πανδύσκολο έργο του να εντοπίσει τις τεχνικές αλλαγές που έχει επιφέρει η αλλαγή του πρώτου γράμματος από F σε G.

Στα αγωνιστικά ξεχωρίζει το αφιέρωμα στον μεγάλο Mat Mladin, τον Αυστραλό που τρέλανε τους Αμερικάνους, και η ανασκόπηση του παγκοσμίου enduro στις Σέρρες, τον τελευταίο διεθνή αγώνα που δεν έχουμε καταφέρει ακόμα να ξεφτιλίσουμε.

ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

Aprilia Mana GT 850
Honda VFR1200F
Kawasaki Ninja 250
KTM RC8R
Yamaha XJ6 Diversion





κύλινδρο και το αεροφαλοβάλτμο γενικά έχει ως αποτέλεσμα να ασκούνται δυνάμεις που αντιστέκονται στην κίνηση του πιστονιού. Σύμφωνα με το press kit, με την απομόνωση αυτών των δύο περιοχών κερδίζουμε επιπλέον ακριβέστερη απόκριση στο γκάζι και μειωμένη κατανάλωση.
Το VFR σταρέρεται πλέον σε ηλεκτρονικό γκάζι throttle-by-wire, η τροφοδοσία του γίνεται μέσω ενός κλασικού συστήματος PGM-FI, ενώ η μετάδοση του αναπέζεται σε έναν άξονα που εμφανισιακά μοιάζει διαβολικά παλιά με αυτόν της BMW και, ανεξαρτήτως αυτού, ισοδύναμει με ξενυχασιά από τακτικάσιες απαιτήσεις συντήρησης, όπως το καθάρισμα, πλάδωμα και τέντωμα της αλυσίδας.
Ένα σημείο που προκαλεί εντύπωση είναι η τοποθέτηση slipper συμπλέκτη που δανείζει από το CBR1000RR, μια διάταξη που συνήθως συναντάμε σε superbike, ακριβώς επειδή το αφέλη του αφορούν σε συμπεριφορά σε αγωνιστικά κατάσταση, σαν αυτά που κάνουμε φρενάροντας στην πίστα. Το θέμα βέβαια είναι πως το VFR δύσκολα μπορεί κανείς να το φανάσει ως track bike, η λογική του κατεύζει ξεκάθαρα προς τον αυτοκινπόδρομο.

Βασικό πακέτο

Δρακόσια εξήντα επτά κιλά πλήρες βάρος, έτσι λέει ο πίνακας τεχνικών χαρακτηριστικών. Για να πω την αμαρτία μου, δεν έκω και πολλή εμπιστοσύνη στα ζυγίσματα των press kit – κι αν υπάρχει μια περίπτωση να μην είναι ακριβές, μάλλον η αλήθεια θα είναι βαρύτερη... Πάντως αυτό το γκαμήλο ταιριάζει μόνο σε μια μοτοσυκλέτα που προσπαθεί να καταπίνει κιλόμετρα. Εκουμε πδη δει πως η θέση οδήγησης είναι τουριστάδικη, αν προσθέσουμε γωνία κάστερ 25.5°, μεγάλο λινός και μεταξόνο στα 1,545 mm, αλλά φυσικόν σταθερότητα και αργές αντιδράσεις. Με βάση την εμπειρία από αντίστοιχες μοτοσυκλέτες πολλών κυβικών, άφθονων κιλών και τουριστικής γεωμετρίας, όταν επιγκάνεται καλή συγκέντρωση των μαζών και σωστό ζύγισμα τα πολλά κιλά εξαφανίζονται ως αίσθηση σε καλφή οδήγηση, αλλά θα αφαγόσουν ξενάβαρα την είσοδο της στροφής η απότομες αλλαγές κατεύθυνσης, όπως π.χ. σε ένα εσάκι, ειδικά όταν προσπαθεί να πείσεις τη μοτοσυκλέτα.
Το πλαίσιο είναι αδιαμφισβ δύο δοκών, diamond type που λέει και η Honda, συνδεδεμένο με ένα αλουμινένιο μονόβραχο υψηλά. Οι αναρτήσεις μπρούν ένα ανασχεδιασμένο πρώτον 43mm και ένα αμορτισέρ με μοκλέκ Pro-Link. Οι ρυθμίσεις πίγασης: προφόρτιση ελατηρίων μπροστά, προφόρτιση και απόσβεση επαναφοράς πίσω. Η, ταυτόσταση, έτσι πρέπει να είναι σύμφωνα με το press kit και τον επίσημο πίνακα τεχνικών χαρακτηριστικών, ωστόσο σε αρκετές φωτογραφίες διακρίνονται ρυθμίσεις επαναφοράς στα κάτωμα του προυκού. Μέ βάση την επίσημη πληροφορία, πάντως, μπάμε για το βασικό τουριστικό πακέτο της αγοράς.
Τα φρένα επιπλέθηκαν ως αναμενόν, εξαπίσονες Nissin στην ακτινική τους έκδοση. Στο κείμενο της παρουσίασης αναγράφεται ξεκάθαρα πως ο σάναρ εξοπλισμός περιλαμβάνει συνδυασμένο σύστημα Combined Braking System (CBS) και ABS. Ον, δεν είναι το C-ABS των νεών CBR, είναι το απλό σύστημα που φορά σκεδόν όλη η γκάμα της Honda.



από τις δύο πίστες. Όταν το έκανα όπως το ήθελα μέσα στη στροφή, μου έβγαινε νευρικό στα φρένα. Όταν το ρύθμιζα να είναι σταθερό στα φρένα, πατώντας τον πίσω τροχό στην άσφαλτο, το αισθανόμουν κομμένο στα δύο στο κέντρο της στροφής - και ούτω καθεξής.

Το RC8R δεν είναι έτσι - και υπεύθυνες υποθέτω ότι είναι οι αναβαθμισμένες αναρτήσεις εμπρός και πίσω. Μπροστά οι αλλαγές δεν είναι μεγάλες (διαφορετικές ρυθμίσεις και επίστρωση νιτριδίων του τιτανίου για μείωση των τριβών), αλλά πίσω τα πράγματα έχουν αλλάξει ριζικά. Πέρα από την αντιτριβική επίστρωση νιτριδίων του τιτανίου, το καινούργιο αμορτισέρ διαθέτει μια επιπλέον ροδέλα που διαχωρίζει την απόσβεση συμπίεσης από την απόσβεση επαναφοράς, με αποτέλεσμα αλλάζοντας τη μια ρύθμιση να μην επηρεάζεται η άλλη. Συνολικά, είναι το πρώτο RC8 που οδηγώ χωρίς να έχω σκαλίσει ούτε βίδα και η αίσθηση που μου επιστρέφει είναι αυτή μιας καλορυθμισμένης μοτοσυκλέτας. Ο τροχός βάζει τη δύναμη κάτω χωρίς παρατράγουδα και η ανάρτηση δεν του φέρνει καμία αντίρρηση. Βοηθά όπως προείπα και η εξαιρετική απόκριση στο γκάζι, που δίνει εντελώς διαφορετική αίσθηση στο σύνολο, αλλά η συμπεριφορά σε κάθε σημείο της πίστας είναι υποδειγματική. Σταθερό στα φρένα, εύκολο στην αλλαγή κατεύθυνσης, σίγουρο μπροστινό στην καρδιά της στροφής και καλό πάτημα του πίσω τροχού στην επιτάχυνση κατά την έξοδο. Το μόνο που δεν δείχνει σημάδια πραγματικής βελτίωσης είναι τα φρένα, όπου οι παχύτεροι δίσκοι ναι μεν προσφέρουν αυξημένη αντοχή στο περιβάλλον της πίστας, αλλά δεν βελτιώνουν τη δύναμη ή το δάγκωμα. Το hardware είναι σχεδόν ίδιο με του Ducati 1198 - και όμως αυτό καταφέρνει να σου δίνει την εντύπωση ότι έχει μακράν καλύτερα φρένα από το KTM. Λέτε τα 10mm μεγαλύτερα δισκόφρενα να κάνουν τόσο μεγάλη διαφορά ή η Ducati όντως χρησιμοποιεί τόσο διαφορετική πάστα στα τακάκια;



Με το Mana μπορεί ποιόν κανείς/α/ες άνετα σε σημαφόρες διαδρομές και, επιλέγοντας πίγιο πιο απαρ /πάστικ από τα Scorpion Sync της συγκεκριμένης, να γκαρίδωσει πολλά μάτια – μεταξύ αυτών και τα δικά του! Η μοτοσυκλέτα θα μπορούσε να φτάσει μέχρι και σε track day, άλλωστε στα όργανα περιλαμβάνεται κι ένα lap timer για λόγους που ομολογώ πως δεν αντιλαμβάνομαι. Εντάξει, η τελική του που ετάκιστα ξεπερνά τα 200 θα αποδειχθεί πίγιη στις ευθείες, αλλά δεν πάμε και πάρα πολύ καρό σημαία, να διασκεδάσουμε θέλουμε.

Αυτό που χαλάει την εικόνα στο παιχνίδι έχει να κάνει με το κίβωτο. Δεν είναι οι αλλαγές το πρόβλημα, αλλά η απόκριση στο γκάζι. Έχοντας μια μετάδοση που εκ φύσεως πιανόμερη πολύ, κάθε φορά που ανοίγει το γκάζι η απόκριση είναι αρκετά εξάστιση, έχει μια καθυστέρηση που αφείλεται ξεκάθαρα στο CVT. Το συνηθίζεις και σύντομα μαθαίνεις να παίζεις μαζί του, δε σε βάζει ποτέ σε κίνδυνο, αλλά ούτε και μπορεί να συγχρίθει με την ακαριαία αίσθηση ενός κανονικού κιβωτίου σε μια μοτοσυκλέτα με έναν αξιοπρεπή φλεγματσό. Εδώ η τροφοδοσία περνά εντελώς σε δεύτερο πλάνο, καθώς ό,τι και να κάνει φιλτράρεται από το μακρόσυρτο πιστόνρισμα του φυγοκεντρικού συμπλέκτη.

Προσαρμόζονται να πιέσω σε στροφάτο, δε, ανακάλυψα πως με το πήγιρι αυτόματο μπορώ να κινηθώ σαφώς πιο γρήγορα από το σεριακό. Αλλάζοντας σκέτες με το χέρι (ή το πόδι) η μετάδοση από τη μια στην άλλη πάνω περνά από ένα σημαιάκι κενό στην απόδοση το οποίο "διασώνει" κι άλλο την ούτως ή άλλως αργή απόκριση του γκαζιού. Με το πήγιρι αυτόματο, από την άλλη, η επιτάχυνση είναι ενιαία απρόσκοπτη και οι αλλαγές δεν γίνονται και αντιληπτές. Οι αποστάσεις, επιλέγοντας αυτόματη λειτουργία έχεις την αίσθηση πως πας πιο γρήγορα – και μάλλον έτσι είναι και στην πράξη.

Αυτό είναι κάτι που ευκολα αξηγείται. Εδώ έχουμε ένα τυπικό CVT κίβωτο σαν αυτό που βρίσκουμε σε κάθε σκούτερ, στο οποίο έχουν προστεθεί πλεκτρονικές λειτουργίες προσομοίωσης με ένα συμβατικό. Δεν μπήμε για την (παναφρή) περίπτωση ενός Yamaha FJR 1300 AS όπου η αυτοματοποίηση φορίτει σε ένα συμβατικό κίβωτο, εδώ πάμε εντελώς ανάποδα προσπαθώντας να δουλέψουμε καρακάντα ένα τυπικά φυγοκεντρικό συμπλέκτη από σκούτερ. Είναι λογικό το αποτέλεσμα να μην είναι συγκρίσιμο.

Ένα άλλο συμπτωμα που προκύπτει από το αυτόματο κίβωτο είναι η κάπως τσιμπημένη κατανάλωση. Το πολύ πανάφορμα κατσίδι σε ιπποδύναμη, καθώς ένα σεβαστό τμήμα αυτής που παράγεται στο στρόφαλο κάνεται στις

Έμπνευσε από μποτσαρία και δε δουλεύει το κουμπί που ανοίγει τον αποθηκευτικό χώρο; Κανένα πρόβλημα, υπάρχει εφεδρικό μηχανικό βύσμα δίπλα στην τάπα καυσίμου στον χώρο

Η κλασική γραμμή τσαμπιόν με την κλασική φιλοσοφία της μοτοσυκλέτας. Το Mana μπί στα συστα ηρέμο το συνοδηγικό του αδημονίες πίσω από την αισθητική του αρκέτυπου Monster: ευροδιάτεμα, V2, λίγο πλαστικά

Full face κράνος ωωρά, με όει αν έχει αεροτομές ή άλλα μπλιμπλίκια πάνω του: Λ.χ. το δικό μου Schuberth C3P1 δε μπαίνει με σπαστα, το NJC AC-11 του Kosgiln κοσμπιασε αίπια

Αυτό το τεύχος το κρατήσαμε στο ψυγείο μερικές μέρες για χάρη της MCN, η οποία είδε επιτέλους τους κρυφούς της πόθους να εκπληρώνονται. Το ολοκαίνουργιο Honda VFR1200F είναι γεγονός, αν και δεν δικαιώνει τους γκουρού της μοτοσυκλέτας στην Ελλάδα που περίμεναν τροχούς χωρίς κέντρα, πεντακύλινδρο V από RCV με πνευματικές βαλβίδες και ρεζερβουάρ μεγαλύτερο από τα 18 λίτρα που η Honda δεν ντράπηκε τελικά να βάλει σε Sport Touring μοτοσυκλέτα διακοσίων εξήντα οκτώ κιλών παρακαλώ. Το οποίο VFR θα κυκλοφορήσει με αυτόματο κιβώτιο, σαν το Mana GT του τεύχους, το οποίο βέβαια δεν πρόκειται να κυκλοφορήσει ποτέ με συμπλέκτη στο χέρι. Γι' αυτό υπάρχει το Shiver, το οποίο όμως δεν είναι στο τεύχος, άρα άσχετο, άρα πάμε παρακάτω.

Ενώ λοιπόν ο Μάνος παλιμπαίδιζε με ανήλικους ninja, ο Κώστας κατέστρεφε την Αθηναϊκή άσφαλτο με το απίστευτο Diversion της Yamaha. Κάπου ενδιάμεσα, πήρε μια βόλτα το μοναδικό RC8R στην Ελλάδα που ανήκει στον Jolly Caffe τον ίδιο - και όχι στην ελληνική αντιπροσωπεία της KTM, όπως θα περιμένατε.

ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

Aprilia Mana GT 850
Ducati Multistrada 1200
Honda DN-01
Honda VTR250
Kawasaki ER-6f
Triumph Thunderbird







κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας φωτό: Σάββας Κουρίδης

Δύο ολόφρεσκιες μοτοσυκλέτες με αυτόματη μετάδοση μας προϊδεάζουν για ένα μέλλον άνευ συμπλέκτη. Ποια από τις δύο θα μας πείσει πρώτη;

Ένα τεύχος παραγωγή της Lucas Films της ίδιας. Γιατί; Πάρτε το εξώφυλλο γι' αρχή, διακοσμημένο με το διαστημικό Multistrada 1200 που μοιάζει με ρομποτικό μυρμηγκοφάγο - και όχι άδικα με τόσα ηλεκτρονικά. Στη συνέχεια, η μάχη του Τσαντήλα εξελίσσεται στο εξωτικό Σούνιο, και ενώ το οξυγόνο ίσα που φτάνει για τον Σπύρο και το Μάνο που παλεύουν με τη βαρύτητα στη φωτογράφιση, τα Mana GT και DN-01 μάλλον δεν πρόκειται να ξαναπατήσουν το πόδι τους στον πλανήτη μας - όπως άλλωστε και οι μοτοσυκλέτες του Eric Buell, που έκλαψε με μαύρο δάκρυ όταν έμαθε ότι οι χαρτογιακάδες του Milwaukee του κλείνουν το μαγαζάκι και τον προσλαμβάνουν υπάλληλο. Αργότερα βέβαια, δεν άντεξε υπό το βάρος των απούλητων 1125R, σηκώθηκε και έφυγε και άνοιξε την Eric Buell Racing, με την οποία σκοπεύει να υποστηρίξει όλους όσους θέλουν να τρέξουν με Buell στα εθνικά πρωταθλήματα. Δηλαδή και τους πέντε.

Αλλά εδώ θα μου πεις ολόκληρη Yamaha και δεν μπόρεσε να βρει ένα μοτέρ να ντύσει το πρωτότυπο του Τόκυο με τα σάβανα, τον Buell θα κλαίμε;





ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

Aprilia Shiver 750 GT
BMW R1200 GS
Kawasaki ZX-6R
KTM EXC (2010)
Moto Guzzi Stelvio NTX
Peugeot LXR 200i
Suzuki GSX 650F

20

ebike.gr

the battle

Δυο μόνο εταιρείες φτιάχνουν μοτοσυκλέτες που στο ρελαντί γέρνουν δεξιά σε κάθε ξερογκαζιά



feature
trackbike.gr autumn '09

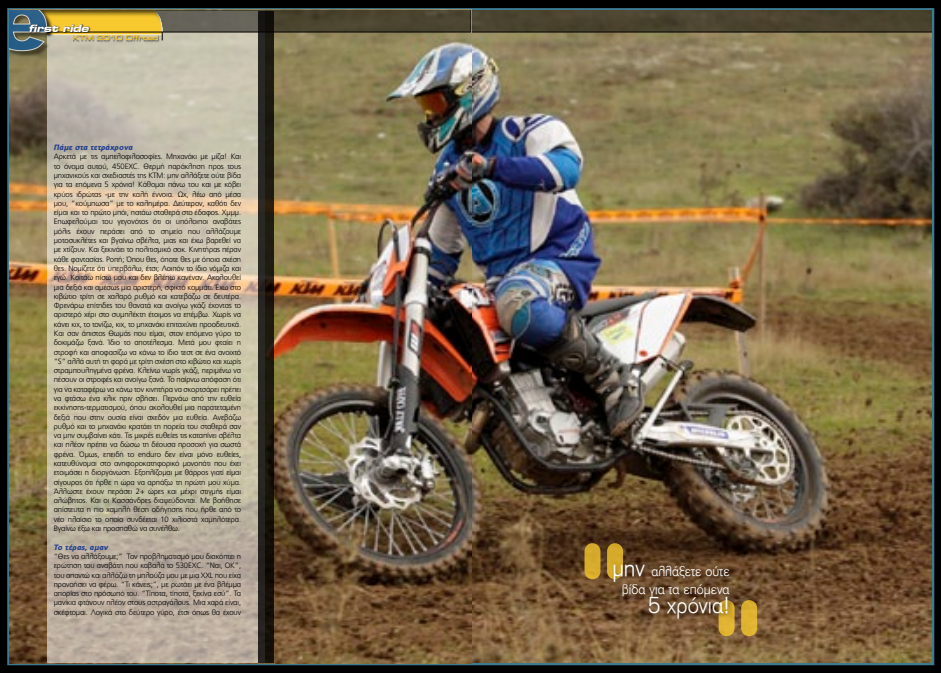
επιμέλεια: Κων/νος Δόλλας φωτό: Σοββας Κουρίδης, Δημήτρης Ταυλίκος

Μέρες πίστας

Ένα μήνα μετά και το μυαλό μας έχει μείνει εκεί πάνω. Στις αμέσως επόμενες σελίδες, αποχαιρετάμε με τον τρόπο μας τις Σέρρες και τη παρέα του trackbike.gr για το 2009







Μαζί με τα Χριστούγεννα, το πολύχρωμο δέντρο στο εξώφυλλο by Photoshop και το πράσινο Kawasaki, στο ebike.gr κατέφθασε και το νέο μας μπουμπούκι, ο Άρης Παπαπαναγής, πολιτικός πρόσφυγας από το 0300. Αυτός είναι μάλλον ο λόγος που έτρεχε τόσο γρήγορα στις Σέρρες, γράφοντας καινούργιο προσωπικό ρεκόρ με το 600άρι της Kawa.

Στο μεταξύ, οι δυνάμεις του άξονα τρομοκρατούν τα Μεσόγεια με κίνδυνο να στερέψει το κωπηλατοδρόμιο αν ο Δάλλας προσγειωνόταν από τη σούζα με το GS μέσα στο νερό. Ο γνωστός λάτρης των Guzzi Τσαντήλας σαμποτάρισε ένα ακόμα συγκριτικό, βγάζοντας νικητή ένα μηχανάκι που ζήτημα είναι να το έχουν δει πέντε άνθρωποι από κοντά - και άλλοι δέκα από φωτογραφίες. Μετά, κάνοντας τα πράγματα να συμβαίνουν, το μάζεψε λιγουλάκι, γράφοντας ότι το BMW είναι το ολοκληρωμένο πακέτο. Πακέτο Σπύρο μου, πακέτο η δουλειά του πιστού συντάκτη.

Ο γνωστός τουμπάκιας συνεργάτης μας, Κώστας Φωτιάδης, σε ένα διάλειμμα από τα νοσοκομεία, οδήγησε τα KTM του '10 και δεν έπεσε. Αυτό ήταν το θαύμα των Χριστουγέννων.

ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

Aprilia Scarabeo 200
Dual Map
Gas Gas EC 250F
Kawasaki ER-6n



Φροντίσαμε όμως να τους παρηγορήσουμε εμείς δημιουργώντας άλλου είδους όνειρα…



Χωρίς καταιγιστικές αλλαγές μετασχημάτισε ο κινητήρας του WR, ενώ κάμπιες άθλιες μάρκα τα καπάκια που τώρα γράφουν Gas Gas. Η καλή του συμπεριφορά έναι δεύτερη στα μεταξύ σωλήνας και τα τράμπα στα ΑΔΠ, η οποία όμως και πάλι κινεί στη σωστή κατεύθυνση. Η λειτουργία του όμως, είναι ιδιότυπα απαιτητική στη μανέτα, προσδιοριστικό και ενθουσιαστικό στα δύσκολα κομμάτια

ρύθμιση, εκκεντροφόρους και μια ελεύθερη εξάτμιση. Η αξιοπιστία του ενιά αποδεδειγμένη απόσε μπόμε για ένα ολοκληρωμένο πακέτο στην κατηγορία και σίγουρα η επιβολή των Ιαπωνών δεν έγινε καθόλου τυχαία. Στη σανταρισμένη του σπα φιλοκαλία, σπουράτα τη κεφαλομασία στην απόδοση όσο ανεβαίνουν οι στροφές. Χαμηλά ωστόσο είναι ραπάτος και βοηθάει το σκαφοπλάμα στα δύσκολα μονοπάτια.

Καλοστημένο WR

Έτσι μπορεί να χαρακτηριστεί το EC 250F παρομοιάζοντας εξαιρετικά εύκολο και φιλικό. Ακόμα και με ενασκόπτση - προσοχή "στραβά μου κατάλαβε", επιμένω να αναβάσεις στη σέλα του και να δεν νιώθεις σβέλτο. Τη περισσότερη δουλειά προς τη φιλικότητα έκανε ο κινητήρας της Yamaha. Ήταν αυτό που έλειπε από το πακέτο πλαισίου-αναρτήσεων στα λοιπά WR μιας και το πακέτο πλαισίου-αναρτήσεων στα λοιπά φαίνεται γιά να σχεδιάστηκε ο φιλικός αλλά με καλή πληροφόρηση κυρίως του.

Η εντύπωσιακή εμφάνιση του μπροστινού σανιδέλατα από εξάσκο καλή πεταχτηγιά. Ενδεικτικό ελαττώμα απορροφούν ανωμαλίες ενώ κάνει αποσβέσεις κρατούν τον τροχό στο έδαφος και πληροφορούν τον αναβάτη σωστότερα από τον ιαπωνικό ανάγνη. Πάνω, το αμορτισέρ της Sachs έκανε

κάνει και για τον ορκισμένο Ευρωπαίο, ο οποίος είναι ευκαιρία να μάθει ότι με 250cc τα δύσκολα μπορούν να γίνουν εύκολα







Τεύχος Τζούλια. Τη βλέπεις τη ξανθιά στη μέση; Αν και εσύ νόμιζες ότι ο κόσμος ήρθε στο πρώτο μας παρτι για να γνωρίσει εμάς και να χαζέψει μοτοσυκλέτες, τότε πες μας και εμάς γιατί την έκαναν όλοι μόλις τέλειωσε το show με τις Σβετλάνες που τρίβονταν στα κάγκελα... Και κάγκελο οι ζευγαρωμένοι, τέτοια παντόφλα δεν είχα δει σε δημόσιο χώρο από το εξηντατέσσερο.

Είναι μετά να αδικείς τον Τσαντήλα που προτείνει το 2010 να πάρουμε τους δρόμους; Ή μήπως να πάρουμε τον πούλο και να πάμε να τρέξουμε Dakar του χρόνου, τώρα που προλαβαίνουμε ακόμα και δεν έχουμε φτάσει σε κρίσιμη ηλικία; Θέμα εξωφύλλου σε αυτό το τεύχος, με υπέροχες φωτογραφίες που σε κάνουν να αναρωτιέσαι τι έχεις κάνει λάθος στη ζωή σου και ζεις στη λάθος χώρα.

Αμολήσαμε τον Παπαπαναγή στα βουνά, παρέα με το μικρό Gas Gas που έχει κάνει μεταμόσχευση κινητήρα Yamaha. Εκεί τουλάχιστον μπορεί να πέφτει ανενόχλητος. Ο δε Κάττουλας πλέει σε πελάγη ευτυχίας. Έχει Scarabeo με δύο χάρτες και δεν ξέρει ποιον να πρωτοβάλει. Μετά του είπαμε ότι δεν έχει διαφορά και πρέμπσε.

ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

Aprilia RSV4R
Aprilia RSV4 Factory
BMW G450X
KTM 990 Supermoto T
Triumph Speed Triple 1050







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 μαρσιέ: 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. <<



Showa αντί για Öhlins στο απλό RSV4, καλά η αλλαγή αυτή να στοιχίζει σημαντικά τον οδηγικό χαρακτήρα της μοτοσυκλέτας

Απ' όλα έχει η πλοκαμιανιά μας πίνακα. Το "Ν" τάχα από τη διαγραμματιά στην LCD μας δίνει ότι ο επιλεγμένος κάρτερ είναι ο Sport

ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΤΗΣ ΣΤΡΑΒΗΣ ΜΠΙΕΛΑΣ

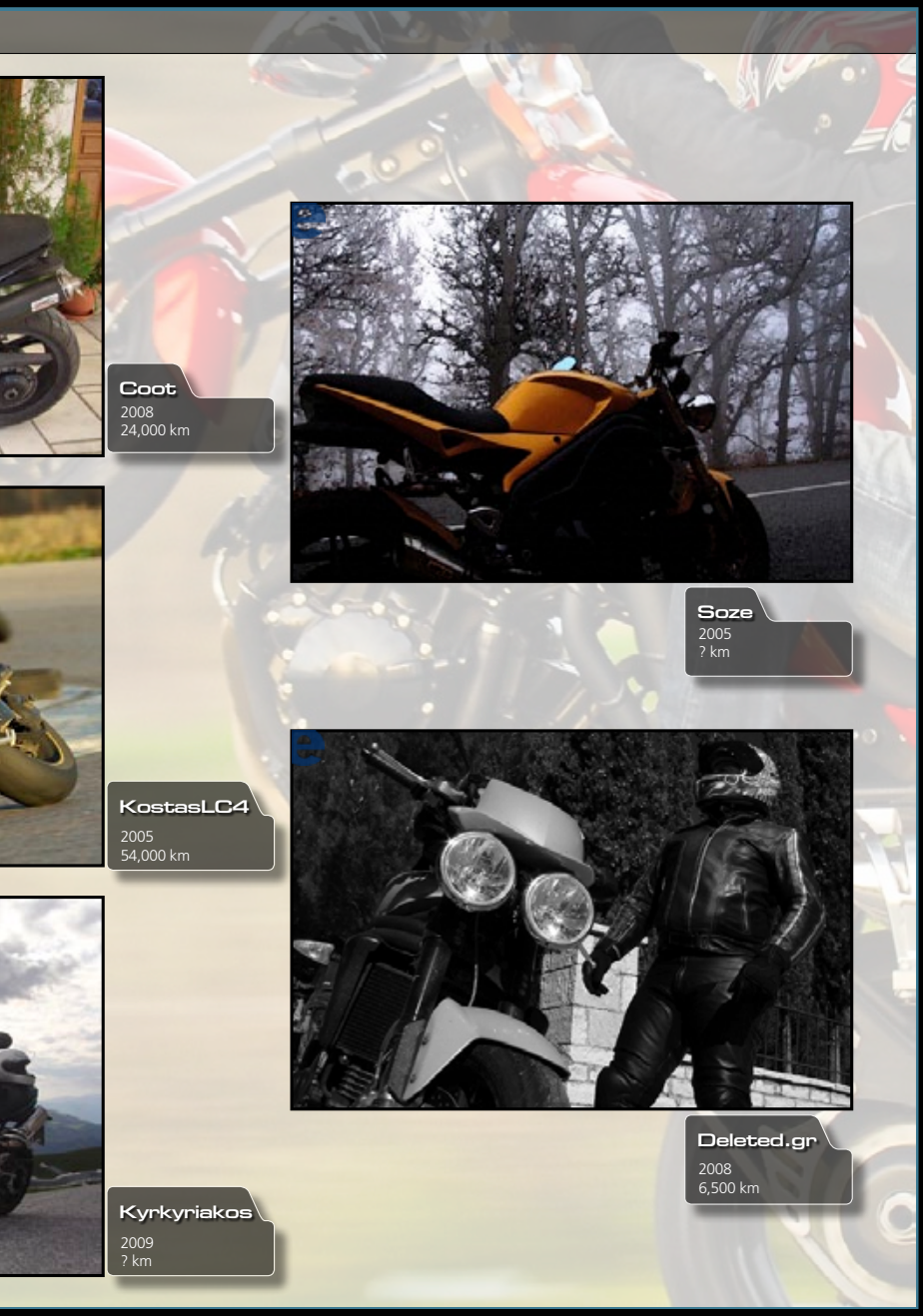
27/10/09
Η πρώτη επίσημη παρουσίαση του "απλού" RSV4 R στη πίστα του Mugello διακόπτεται για λόγους ασφάλειας, καθώς οι κινητήρες σε πέντε από τα τρένα συνολικά RSV4 R παρέδωσαν πνεύμα. Οι μοτοσυκλέτες ήταν προπαραγωγής, που σημαίνει ότι δεν είχαν περάσει τους ποιοτικούς ελέγχους που πραγματοποιούνται στα εργοστάσια. Ο μοτοσυκλέτες σκαλιστικαν για να διαγνωστεί η αίτια 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 τρόπαιο πρώτες μοτοσυκλέτες προπαραγωγής. Σε κάθε μια από αυτές, βρήκαμε ένα ράγισμα σε αφαιρέσιμες μπιέλες. Η ανοιγμένη σε CNC μεγάλη τρύπα είναι εδαφρά παράκενηρη, 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 Albenzano, διευθυντής του τμήματος έρευνας και εξέλιξης της Aprilia, συμπληρώνει. "Το απόσπασμα 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 πλήν ανανγυρίσει την επαναληπτική παρτίδα. Έτσι, το πρόβλημα θα περιοριστεί εδώ. Σε κάθε περίπτωση, κανένα από

02

Είναι ανταγωνιστικός ο κινητήρας του;
Αποπιπτε: Αν αφήσουμε το BMW απ' έξω, που έχει από τα δυναμομέτρα σε όσα χώρα του πλάνητη κι αν έχει μπερηθεί, 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 επιτακτικά δίνοντα μέχρι τα 10,000 rpm. Από εκεί και μέχρι τον κόφτη στις 12,800 φαίνεται να δυσκολεύεται να ανεβάσει στροφές. Κοιτώντας το διάγραμμα της δύναμομέτρησης εύκολα βλέπουμε το γιατί. Ο ρυθμός απόδοσης της εκκίνησε μειώνεται αισθητά - πράγμα που αποτυπώνεται καλύτερα στην καμπύλη της ροπής, που αρχίζει την καθοδική της πορεία από τα 10,000 rpm.

Δουλεύει το ride by wire;
Όχι όσο καλά όσο στα Yamaha για παράδειγμα, που τα προσαρμόσουν εδώ και πέντε χρόνια στην παραγωγή. Ο συντηρητισμός χρειάζεται αυτών των συστημάτων δεν είναι η κρίση στη πίστα αλλά οι σούζες. Και εξηγούμαι. Όταν ισορροπείς στον ένα τροχό, ζητάς ό,τι καλύτερο υπάρχει σε απόκριση γκαζιού, καθώς κάθε μικροδιόρθωση επηρεάζει ανάλογα την πορεία της σούζας σου. Αν ανοίξεις παραπάνω απ' όσο χρειάζεται θα αναγκαστείς να το κλείσεις τελείως για να μη φας "κατάσι". Αν πάλι ανοίξεις καθυστερημένα, το πίδωνάτορο είναι ότι θα προαγγειωθείς νωρίτερα απ' ότι επεδίωξες.
Το ride by wire συστήματα υποφέρουν περισσότερο από τον παραδοσιακό χειρισμό στις σούζες, κυρίως γιατί οι επεξεργαστές που τα λειτουργούν δεν είναι τόσο ιρήγορα για να επεξεργαστούν τα μηνύματα εγκαίρως. Το RSV4 δεν αποτελεί εξαίρεση, με αποτέλεσμα να







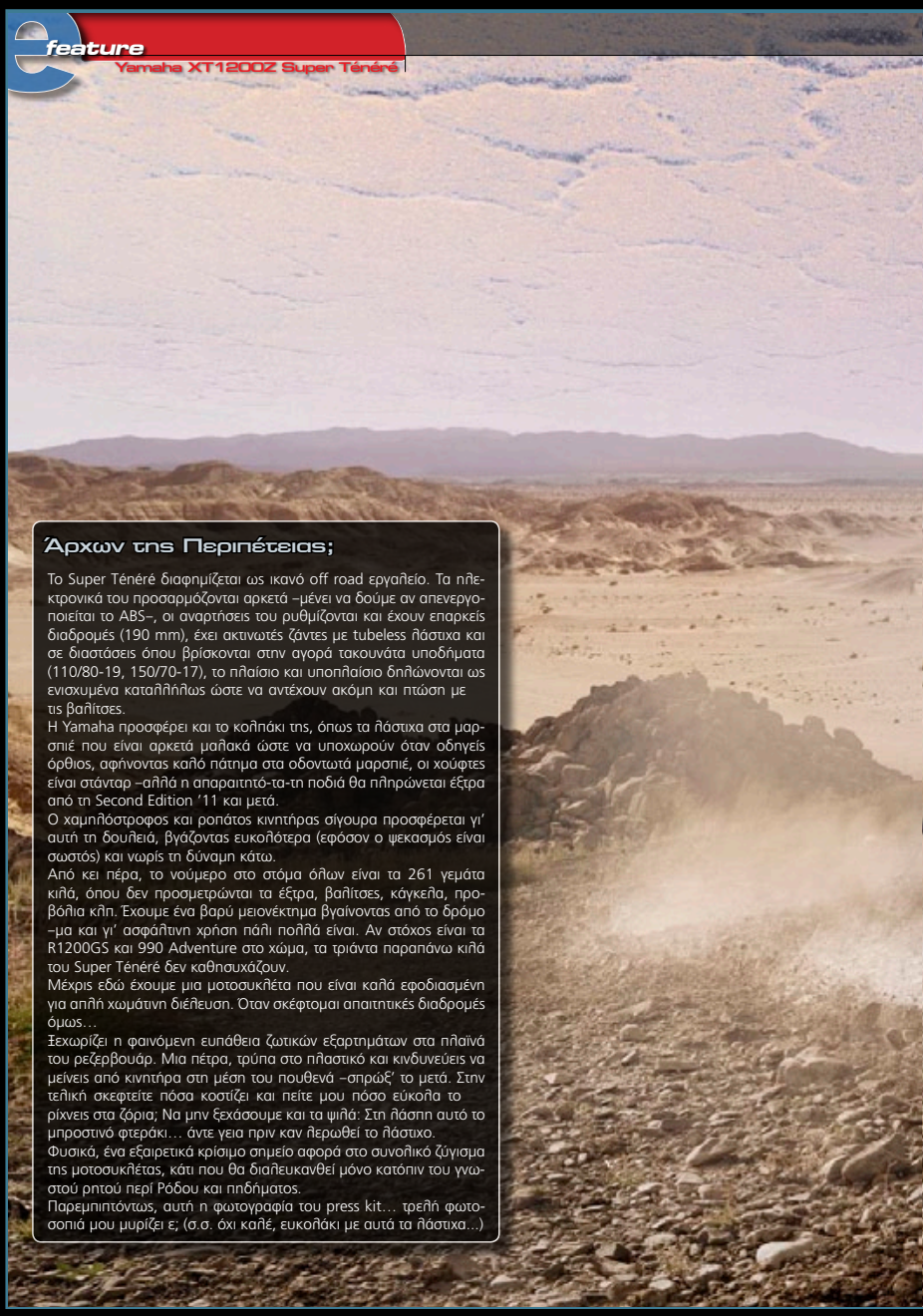
Τεύχος Τζούλια, το δύο. Μετά τη σαμπάνια, έφτασε η ώρα της στραβής μπιέλας - μόνο που αυτή την έβγαλαν, δεν την έβαλαν. Η Aprilia μας έστειλε στη δεύτερη παρουσίαση του απλού RSV4 -αυτή με τις καλές μπιέλες- και είμασταν πανευτυχείς: μόλις γυρίσαμε έγινε ανάκληση και προτού φύγουμε οδηγήσαμε το Factory στις Σέρρες. Αυτό δούλευε. Έσταζε όμως λάδια.

Στη συνέχεια, έχουμε μια παγκόσμια πρώτη: οι αναγνώστες μας γράφουν τη δοκιμή του Triumph Speed Triple και βγάζουν τα άπλυτά του στη φόρα. Μαντέψτε, άρεσε σε όλους πολύ - ειδικά σε αυτούς που το πλήρωσαν από την τσέπη τους και ιδιαίτερα σε αυτούς που το έχουν ακόμα. Πέρα από την όποια πλάκα, η συμμετοχή των αναγνωστών ήταν πολύτιμη και διαφωτιστική, με τους περισσότερους να γκρινιάζουν για τις τιμές των ανταλλακτικών. Εμ βέβαια, ένα χιλιάρικο τα όργανα, για τι τα πέρασαν; Για νεφρά;

Μιλώντας γι' αυτά, θυμήθηκα τις υπερωρίες που βαρέσαν τα επινεφρίδιά μου πάνω στο SMT και μ' έπιασε μια νοσταλγία. Πόσο βλάκες είμαστε και δεν έχουμε πάρει όλοι από ένα τέτοιο...

ΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ

BMW S1000RR
Harley Davidson FLHTCU Ultra Classic Electra Glide
Suzuki RMX 450Z
Yamaha XT1200Z Super Tenere



Άρχων της Περιπέτειας;

Το Super Ténéré διαφημίζεται ως ικανό off road εργαλείο. Τα ηλεκτρονικά του προσαρμόζονται αρκετά –μένει να δούμε αν απενεργοποιείται το ABS–, οι αναρτήσεις του ρυθμίζονται και έχουν επαρκείς διαδρομές (190 mm), έχει ακτινωτές ζάντες με tubeless λάστιχα και σε διαστάσεις όπου βρίσκονται στην αγορά τακουνάτα υποδήματα (110/80-19, 150/70-17), το πλαίσιο και υποπλαίσιο δηλώνονται ως ενισχυμένα καταλλήλως ώστε να αντέχουν ακόμη και πτώση με τις βαλίτσες.

Η Yamaha προσφέρει και το κολπάκι της, όπως τα λάστιχα στα μαρσπιέ που είναι αρκετά μαλακά ώστε να υποχωρούν όταν οδηγείς όρθιος, αφήνοντας καλό πάτημα στα οδοντωτά μαρσπιέ, οι χούφτες είναι στάνταρ –αλλά η απαραιτητό-τα-τη ποδιά θα πληρώνεται έξτρα από τη Second Edition '11 και μετά.

Ο χαμηλόστροφος και ροπάτος κινητήρας σίγουρα προσφέρεται γι' αυτή τη δουλειά, βγάζοντας ευκολότερα (εφόσον ο ψεκασμός είναι σωστός) και νωρίς τη δύναμη κάτω.

Από κει πέρα, το νούμερο στο στόμα όλων είναι τα 261 γεμάτα κιλά, όπου δεν προσμετρώνται τα έξτρα, βαλίτσες, κάγκελα, προβόλια κλπ. Έχουμε ένα βαρύ μειονέκτημα βγαίνοντας από το δρόμο –μα και γι' ασφάλτινη χρήση πάλι πολλά είναι. Αν στόχος είναι τα R1200GS και 990 Adventure στο χώμα, τα τριάντα παραπάνω κιλά του Super Ténéré δεν καθησυχάζουν.

Μέχρις εδώ έχουμε μια μοτοσυκλέτα που είναι καλά εφοδιασμένη για απλή χωμάτινη διέλευση. Όταν σκέφτομαι απαιτητικές διαδρομές όμως…

Ξεχωρίζει η φαινόμενη ευπάθεια ζωτικών εξαρτημάτων στα πλαϊνά του ρεζερβουάρ. Μια πέτρα, τρύπα στο πλαστικό και κινδυνεύεις να μείνεις από κινητήρα στη μέση του πουθενά –σπρώξ' το μετά. Στην τελική σκεφτείτε πόσα κοστίζει και πείτε μου πόσο εύκολα το ρίχνεις στα ζόρια; Να μην ξεχάσουμε και τα ψιλά: Στη λάσπη αυτό το μπροστινό φτεράκι… άντε γεια πριν καν λερωθεί το λάστιχο.

Φυσικά, ένα εξαιρετικά κρίσιμο σημείο αφορά στο συνολικό ζύγισμα της μοτοσυκλέτας, κάτι που θα διαλευκανθεί μόνο κατόπιν του γνωστού ρητού περί Ρόδου και πηδήματος.

Παρεμπιπτόντως, αυτή η φωτογραφία του press kit… τρελή φωτοσοπιά μου μυρίζει ε; (σ.σ. όχι καλέ, ευκολάκι με αυτά τα λάστιχα…)



"…Ιδια συνταγή επιτυχίας με του "δέκα" σε μικρότερη μερίδα…"

το S 1000RR αηδιά επαλήθευσαν την πρώτη εντύπωση, αηδιά σε πάρουμε τα πράγματα από την αρχή.

Τελικά είναι κούκλα

Λίγο από αισθητικό πουρισταναμό, λίγο από τη συνήθεια να λέμε πόσο άσχημα είναι τα BMW, βιαστήκαμε να κατηγορήσουμε και το S 1000RR. Παστήκαμε από το μισό-μισό στο σχεδιασμό του με την αριστερή μεριά να διαφέρει από τη δεξιά. Ενάξει βοήθησε και λίγο το ταξί κρώμα με το οποίο βαναρίστηκε αρχικά αλλά τα υπόλοιπα τρία που προτείνουν οι βαυαροί είναι μακράν καλύτερα. Ειδικά το μαύρο με το φαλλό, τους τροχούς και το ρεζερβουάρ στο κρώμα του μαγνησίου το οποίο.

Και ο κλασικός BMW racing συνδυασμός που είχε η μοτοσυκλέτα της δοκιμής καλοκαίρι το σύναλο, αν και κοστίζει κάτι παραπάνω.

Παρατηρώντας από κοντά τη μοτοσυκλέτα μόνο το μαύρο με τους διαφορετικούς προβολείς προδίδει άμεσα την καινούρια σχεδίασή όπωρη. Τα διαφορετικά πλαϊνά δεν τα πρόσεξε κανένας από όσους δεν το γνώριζαν πδη. Τεθικά το S 1000RR είναι όμορφο και εκτός από την προσωπική άποψη τα αποδεικνύουν οι μετές και οι ερωτήσεις άλλων μοτοσυκλετιστών που έτυχε να βρεθούν δίπλα του στα φανάρια. Οι Ευρωπαίοι σχεδιαστές τοπμούν κατά καιρούς, με μια έφεση στις γραμμαλιστικές λεπτομέρειες όπως π.χ. το led φανάρι στην ουρά και τεθικά το εισπράτσουν σε διαρκώνκοπτα.

Σίγουρα κάποιες από τις μετές που έπεσαν πάνω του παγδετίσκαν από το δίδαγμα σημασίας με την εθίκα στα πλαστικά. Είναι και αυτά όμως μέσα στο πανηδί, ειδικά

Τυπικά γεμάτα τα όργανα χωρίς πολλές καμπύλες και εσοκαινιά αλλά υπερήθη, με σεφάιλ, ευανάγνωστα ενδείξεις. Το κόκκινο στα 14.000rpm μιλάει για τα δυνατότητα του μοτέρ

Μάλλα το μάτι και των πιο δύσκολων παρατηρητών έπεφτε σε αυτό το γυαλί συναίσθημα δίχρονου δίχρονου "κάτι που οι Γερμανοί έφτιαξαν αμαλά μπαλάκι"

Η μοτοσυκλέτα της δοκιμής φορούσε το shifter της μαμάς BMW το οποίο αξίζει λίδι το αυμά του στο εξτρά. Μόνο και μόνο για την απόλαυση που προσφέρει όταν απολαύνεις από κάθε φανάρι αδηφόρτσα από το μπρε ότι





Σε αυτό το τεύχος, η Γιακούζα υφίσταται το πρώτο της Βατερλό - και για την περίπτωση που δεν γνωρίζετε από ευρωπαϊκή ιστορία, μάθετε ότι η BMW φρόντισε να τους μπει καλά στο μάτι τώρα που μαζεύτηκαν λόγω κρίσης σαν τα σαλιγκάρια. Το S1000RR είναι ό,τι προσπαθούσε να κάνει η Ducati χρόνια τώρα, αλλά στη σωστή τιμή, με τα σωστά άλογα και γιαπωνέζικα όπλα. Η μούμια του Τουταγχαμών πετά το σάβανο και αποκτά σάρκα και οστά. Μας βγήκε βέβαια κομματάκι βαριά και μάλλον γι' αυτό κοστίζει τόσο: με το κιλό θα τη χρεώνουν στη Yamaha... Κατά τα λοιπά, εξαίρετα τα ηλεκτρονικά μαραφέτια, υπέροχο το look GS, λάθος το ψυγείο στο πλάι α-λα Varadero και αυτοκτονική η τιμή Multistrada. Το τελευταίο το είδα στο βάθος να χαχανίζει. Απογοητευμένος από το Super Tenere, ο Τσαντήλας έπνιξε τον πόνο του με κάτι ακόμα πιο βαρύ, το H-D FLHTCU Electra Glide Ultra Classic Zuper Duper. Έβαλε τον Κουρίδη στο top case και πήγαν για φωτογράφιση στο Γκάζι. Κόλλησε στα μισά στενά και γύρισε με περισσότερα πιπίνια από φωτογραφίες - ναι καλά, μόνο μάτι πήραν οι γεροξούρες, μου θέλανε και Harley...



Μια μασά στον ομοκατάλογο της Harley-Davidson συνήθως αρκεί για δρήλιδα στο άψε-σβήσε. Εκτός από το κομμάτι των Sportster που θυμίζει πιθανόν ή, ο υπόλοιπος είναι γεμάτος πενταψήφιους τιμές που ξεκινούν από 2, 3 και ενίοτε από 4, φουσκώνει δε επικίνδυνα στην περιοχή των Touring μοντέλων. Σε αυτήν την ειδύλλιακη γενιτσαρί κατοικεί η πολιτιά αριστοκρατία της H-D, όπως η ιστορική οικογένεια Electra Glide, της οποίας κάποια σεβάσμια μέλη δηλώνουν Ultra Classic.
Η παρούσα γενιά κινείται από τον κινητήρα Twin Cam 96, αρίσκα αφήζη από τα μοντέλα του 2007 και διάδοχος του TC 88. Επιγνωτεύσεις του αυτή αναβάθμιση μεγάλωσε κατά 134 cc αυξάνοντας μόνο τα διαδρομές των εμβόλων στα εκβαμβωτικά 111.1 mm! Όταν μιλάμε για υποτετράγωνες διαστάσεις, συνό ενναισίμε. Απέκτησε επίσης εξοπλισμό εξώσιο Cruise Drive, η νέα σκεδίαση του οποίου κάνει τις αλλαγές πολύ πιο βελτιδίνες. Πάνε χρόνια από την τελευταία μου επαφή με τον TC 88 και δε βρίσκω καμία ανάγνιση από το (πενταπλάσιο) εξώσιό του, όπερ σημαίνει πως μάλλον δε με είχε προβληματίσει για να θεωρήσω πως απαιτούσε βελτίωση. Αν έτσι, άριστο είναι και το Cruise Drive.

Ρυθμοσταγίδα

Αυτό το κορίτσι, η Electra, πέρασε πέντε μέρες μαζί μου, μα δεν ήταν ελεύθερες υποχρεώσεων, άρα δε θα πηγαίναμε πολύ μακριά. Κρίμα, είναι πλέον φανερότερο πως πρόκειται για το γονιδιακό πετρωμένο της. Αυτές οι τεράστιες βαλίτσες είναι μόνιμα τοποθετημένες, η άφη της και μόνο σε σπέλνει πνευματικά στον Interstate να καλπάζει με 55 μίλια ανά ώρα.
Σε αυτό ακριβώς αριστεύει. Το αστέρι είναι ο κινητήρας της. Με 1,600 αρχαιοκινέκ κυβικά, βαριά και ράβδωμη λειτουργία και ροπή από τριφήμιες στροφές είναι το απόλυτο αγκολίτικο. Μαζί του αποκλείεται ποτέ να βιαστείς. Φυσικά να πάρει ο καβάλος σου θα πας στην περιοδεστική μπεμόνιας πατώντας σε όλο το δρόμο.
Φυσικά η ροπή είναι το ζουμί, περνά μέσα από μακριές ανέσεις και καταφέρνει να ξεκλέβει και τις έξι, ανοίγεις

ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΔΥ
ΤΙ ΑΛΛΟ ΝΑ Π
ΑΠΟ ΕΣΑΣ, Ω
ΣΥΝΤΑΚΤΑΙ

Ο ΤΕΤΟΙΑ ΧΡΟΝΙΑ,
ΠΕΡΙΜΕΝΟΥΜΕ
ΤΡΙΣΜΕΓΙΣΤΟΙ
ΤΟΥ EBIKE;

γύρνα σελίδα...


SUPERBIKE
ΜΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ Μ
ΤΗΣ ΚΑΤ
(ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΟΣΕΣ ΕΧΟ
ΠΟ
ΑΥΤΟΝ Τ
ΣΤΟ 25ο ΚΑΙ ΦΑΡ


BATTLE '10
ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ
ΗΓΟΡΙΑΣ
ΥΝ ΕΠΙΖΗΣΕΙ ΜΕΧΡΙ ΤΟΤΕ)
ΤΕ;
ΟΝ ΜΑΪΟ
ΜΑΚΕΡΟ ΤΕΥΧΟΣ

ebike.gr

the battle



Ο Σπύρος, ο Κώστας, ο Άρης και 39 ιδιοκτήτες συνεργάστηκαν για αυτό το συγκριτικό. Για να δούμε την αλήθεια πίσω από μερικούς μύθους...



Honda XL1000V Varadero ABS vs KTM 990 Adventure T



Τα κορίτσια που τα κάνουν όλα

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας φωτό: Κωνσταντίνος Δάλλας
Ατάκες και Χέρια: Άρης Παπαπαναγής, Κωνσταντίνος Δάλλας

vs Triumph Tiger 1050 SE ABS



Τουλάχιστον έτσι υπόσχονται. Τα δοκιμάζουμε, τα στύβουμε, ρωτάμε και 39 ιδιοκτήτες τους για να μας πουν όλα τα κρυμμένα τους μυστικά. Ήρθε η ώρα να γκρεμίσουμε μερικούς μύθους



"η λάθος επιλογή γραμμής μοιάζει με προπατορικό αμάρτημα"



Honda XL1000V Varadero ABS

Ο παλιός

Το εμβληματικό on-off της Honda βρίσκεται ανάμεσά μας από το 1999, με την τελευταία του ανανέωση το μακρινό 2003. Αυτό μάλλον είναι και το βασικότερο πρόβλημά του.

Για είμαστε δίκαιοι οφείλουμε να αναγνωρίσουμε πως στην έρευνα των αναγνωστών μας το Varadero (σε όλες του τις εκδόσεις) αντιπροσωπεύει την πλειοψηφία μεταξύ των τριών μοτοσυκλετών αυτής της σύγκρισης: 122 εγγεγραμμένοι φίλοι του ebike.gr το αναγράφουν στον φάκελό τους.

SUV

Στη βάση συναντάμε τον κινητήρα του VTR1000F, μιας μοτοσυκλέτας που στην αρχική της μορφή (πριν το SP) απέτυχε να σημειώσει ιδιαίτερη επιτυχία. Η χρήση του στο Varadero όμως αποδείχθηκε η κότα που γεννά χρυσά αυγά. Σε μια εποχή που οι εταιρείες δεν είχαν πιάσει ακόμα για τα καλά το νόημα των πρώτων BMW G/S, η διαδοχή του Africa Twin με ένα χιλιάρι V2 έκανε θραύση στην αγορά. Το πρώτο μοντέλο είχε χτυπήσει διάνα στον πηγαίο μαρκετινίστικο κώδικα που ο Κωνσταντίνος Δάλλας περιέγραψε εύστοχα: "Είναι ένα SUV, τρελό μπούγιο που υπονοεί πως μπορεί να πάει εκτός δρόμου αλλά στην ουσία δεν πάει, όπως ακριβώς το Cayenne και το X5…"

Όλοι οι φίλοι που συμμετείχαν με τις γνώμες τους συμφωνούν απολύτως. Η επιβλητικότητα του όγκου είναι ένα χαρακτηριστικό που μνημονεύουν ερωτώμενοι για αυτό που τους ξεσηκώνει στη μοτοσυκλέτα τους.

Αντιστοίχως, οι περισσότεροι αναγνωρίζουν την αδυναμία του εκτός δρόμου. Πόσο μάλλον στην ανανέωση του 2003, όπου ο ψεκασμός αντικατέστησε τα καρμπιρατέρ του πρώτου μοντέλου σώζοντας κόσμο από τα αδηφάγα σαγόνια των βενζινάδων, αλλά η Honda κατάφερε το αδιανόητο: Το Varadero πλέον ζυγίζει αισίως 277 κιλά πλήρες, γι' αυτό ας μην απορείτε από πού βγαίνουν οι παρομοιώσεις με μαστόδοντα που κυκλοφορούν στις μοτοσυκλετιστικές πιάτσες.

Μιλάμε για ένα βάρος που ωφελεί σε ένα και μόνο πράγμα: Ταξίδι. Πάλι οι αναγνώστες μας συμφωνούν απολύτως. Με εξαιρετικά αρχή γεωμετρία και τόσα πολλά κιλά, προφανώς και είναι βράχος στον αυτοκινητόδρομο.

Φεύγοντας από εκεί όμως, ο Ιάπων σου αφήνει μόνο δύο εφόδια για να τα βγάλεις πέρα, το γνωστό ουδέτερο ζύγισμα της Honda και κάμποση ροπή.

Τελευταίος και άνετος

Στο στροφιλίκι τι γίνεται; Όχι και πολλά. Ατυχώς η Honda έχει ξεχάσει το Varadero σε μιαν άλλη εποχή, με αναρτήσεις που αντεπεξέρχονται πρωτίστως στην άνεση και σε πολύ ήπια πίεση. Όσο ο ρυθμός ανεβαίνει, τόσο περισσότερο η ανυπαρξία πληροφόρησης από το μπροστινό και οι ανεπαρκείς αποσβέσεις στερούν τον αναβάτη από εμπιστοσύνη, ενώ τα αμέτρητα κιλά κάνουν τη λάθος επιλογή γραμμής να μοιάζει με προπατορικό αμάρτημα. Οι περισσότεροι συμμετέχοντες φίλοι σημειώνουν πως ένα από τα πράγματα που δεν τους αρέσει είναι οι μαλακές αναρτήσεις. Οι λίγοι που προσπάθησαν εκτός δρόμου ανακάλυψαν πως στα δύσκολα τερματίζουν πρόωρα υπό την πίεση του τεράστιου βάρους.

Μετά έχουμε τα φρένα. Αρκετά καλά σε ήπιους ρυθμούς και χρήση πόλης, αρχίζουν να μοιράζουν σημάδια ανησυχίας όταν χρειαστεί να σταματήσουν ένα επελαύνον Varadero, ειδικά αν είναι δικάβαλο και φορτωμένο. Όπερ σημαίνει πως σε φυσιολογικές συνθήκες τουρισμού μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες του ιδιοκτήτη τους, αρκεί αυτές να μην επεκταθούν σε σπορ ανησυχίες.

Προφανώς τα όρια αυτά είναι κάπως ασαφή, καθώς η έννοια "πιέζω" διαφέρει από άνθρωπο σε άνθρωπο, πάντως για να το αποσαφηνίσω όσο γίνεται θα περιοριστώ σε μια απλή πρόταση: Στην εκδρομή που κάναμε με τον Παπαπαναγή και τον Δάλλα, όποιος είχε το Varadero έφτανε τελευταίος.

Immobilizer όνομα και πράγμα

Είκοσι κάτοχοι Varadero συνεργάστηκαν σε αυτή τη δοκιμή και ισάριθμες φορές ακούσαμε την παραδοσιακότερη ατάκα του πλανήτη περί "αξιοπιστίας Honda". Είναι ένα πασίγνωστο κίνητρο που λειτουργεί ευεργετικότατα για τη συγκεκριμένη εταιρεία και στηρίζεται σε στέρεα, πραγματικά θεμέλια.

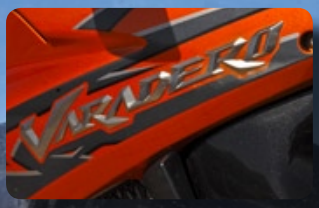
Ο Africanos31 το υπονοεί πολύ χαριτωμένα: "Οι άλλοι μετά από μεγάλο ταξίδι φθάνουν κουρασμένοι και πιασμένοι, εγώ είμαι έτοιμος για βόλτα καπάκι! Ενώ αυτοί με KTM και BMW πρέπει να τσεκάρουν τα λάδια τους..."

Ψάχνοντας για βλάβες εκτός προγράμματος πάντως, οι φίλοι μας δε μας άφησαν παραπονεμένους. Το 20% (4/20) εξ αυτών έμεινε τουλάχιστον μια φορά από immobilizer, καθώς τα καλώδιά του είναι πρόχειρα τοποθετημένα μπροστά απ' τον λαιμό και φθείρονται εύκολα. Η επισκευή είναι φτηνή και εύκολη – αλλά βάστα μη μείνεις στην κορυφή του βουνού νυχτιάτικο με 160 κιλά μπαγκάζια και τη γυναίκα να γκρινιάζει να δω τι θα κάνεις. Άλλοι δύο φίλοι έμειναν από τρόμπα βενζίνης, με τον Alex Africaner στον ρόλο του γκαντέμη της δεκαετίας καθώς έπαθε την ίδια βλάβη τρεις φορές! Τέλος, άλλες δύο αναφορές αφορούσαν βλάβη στο πίσω αμορτισέρ, αμφότερες εντός εγγύησης. Τουλάχιστον όλοι δηλώνουν λίγο-πολύ ικανοποιημένοι από κάλυψη ανταλλακτικών, αν και γκρινιάζουν για αλμυρές τιμές. Ομοίως ομόφωνη είναι και η γκρίνια για την απουσία δείκτη βενζίνης από το Varadero.

Με επαναλαμβανόμενους χαρακτηρισμούς του στιλ 'ντροπή', 'απαράδεκτο', δε μπορούμε παρά να συμφωνήσουμε. Σε μια τέτοια τουριστική μοτοσυκλέτα, με τόσο μεγάλη ιστορία και αγοραστική αποδοχή, μας προκαλεί εντύπωση που τα όργανά της μοιάζουν να βγήκαν από τη δεκαετία του '80 διαθέτοντας μόνο τα βασικά. Κι ας απλώνονται σε 15 στρέμματα. Ο ανταγωνισμός έχετε δει πλέον πόση πληροφορία χωράει σε μια τόση δα οθονίτσα κύριοι της Honda;



HONDA XL1000V VARADERO ABS
ΓΕΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ
(ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΑΡΑΚΑΚΗ)
€11,310



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,300 mm
Πλάτος:	930 mm
Ύψος:	1,465 mm
Μεταξόνιο:	1,560 mm
Ύψος σέλας:	838 mm
Βάρος κατασκευαστή:	277 kg (πλήρες)
Ρεζερβουάρ:	25 lt (Ρεζέρβα 4 lt)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4Τ, δικύλινδρος V 90°, υγρόψυκτος, 2ΕΕΚ, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	98 x 66 mm
Χωρητικότητα:	996 cc
Σχέση συμπίεσης:	9.8:1
Ισχύς κατασκευαστή:	91 / 7,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	10 / 6,000 kg.m/rpm
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Ατσάλινο σωληνωτό
Γωνία Κάστερ:	27.5°
Ίχνος:	110 mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Συμβατικό τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	155 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό Pro Link
Διαδρομή:	145 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	2.50 x 19 in
Ελαστικό:	Michelin Anakee, 110/80 R19 59H
Φρένο:	Δύο δίσκοι 296mm, δαγκάνες Nissin 6 εμβόλων, CBS/ABS
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	4.0 x 17 in
Ελαστικό:	Michelin Anakee, 150/70 R17 69H
Φρένο:	Δίσκος 256 mm, δαγκάνα Nissin 6 εμβόλων, CBS/ABS

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


990
KTM



"τι κάνω ο τρελός με το θηρίο"

KTM 990 Adventure

Ο αλλιώς

"Ο λόγος που η KTM έχει μπει τόσα εκατομμύρια μέσα είναι ακριβώς επειδή έφτιαξαν ένα μηχανάκι που είναι ακριβώς αυτό που δείχνει..." Κωνσταντίνος Δάλλας. "Αν του έβαζαν τις αναρτήσεις του γιαπωνέζου και το 'διναν 3 χιλιάρικα κάτω θα είχαν κλείσει όλοι οι άλλοι..."

Ακούγεται πομπώδης η δήλωση, αλλά καλοσκεφτείτε το. Τι είναι αυτό που όλοι αναγνωρίζουν στο αυστριακό θηρίο; Την υπεροχή του στο χώμα. Το λένε όλοι, ακόμη κι αυτοί (όπως και ο υπογράφων λ.χ.) που δεν έχουν επαφή με το χώμα ούτε την εμπειρία να ξεπεράσουν το δέος που εμπνέει ένα δικύλινδρο χιλιάρι 200 κιλών και 100 ίππων.
Κι όμως, αυτό που ισχύει για το KTM είναι ακριβώς αυτό που μας εξηγούν οι φίλοι μας.
Multis: "Με φτιάχνει το ότι ήμουν άσχετος στο χώμα (και είμαι άσχετος) και κάθε φορά που πάω νομίζω ότι είμαι ο Mark Coma."
Skritikos: "Το KTM κάνει για όλα, πόλη, εθνική, επαρχιακό, χώμα, περισσότερο χώμα, ακόμη περισσότερο χώμα."
Kavadias: "Γενικότερα να κάνεις χώμα (όχι τουριστάδικο, αλλά χώμα-χώμα) είναι μεν διασκεδαστικό κυρίως λόγω της αίσθησης του 'τι κάνω ο τρελός με το θηρίο' , αλλά ακριβό χόμπι..." Ο φίλος μας εννοεί τις τούμπες, αφού μέχρι και σε πιστάκι MX το έχει βάλει!

Φάκελ τούριστ σε κρίση ταυτότητας

Η έλευσή του στη ζωή μας ήταν θορυβώδης και αποκαλύπτει πολλά για τη φιλοσοφία της KTM. Μαζί με το 950 Adventure έκανε και την πρώτη του εμφάνιση ο δικύλινδρος κινητήρας LC8, σε αντίθεση με την πάγια πρακτική όλων των υπολοίπων που απλά διάλεξαν ένα κατάλληλο μοτέρ από τη γκάμα τους και το φόρεσαν σε λίγο ψηλότερες διαδρομές αναρτήσεων γαρνίροντας με look on-off. Εδώ ο Αυστριακός σχεδίασε το σύνολο εξαρχής με ένα σκοπό: να φέρει την αίσθηση του Ντακάρ όσο πιο κοντά γίνεται στην καθημερινότητά μας. Αυτή η αρμονία είναι το σημαντικότερο εφόδιο της μοτοσυκλέτας.
Στο πέρασμα από το 950 στο 990 απλά πήραν τον κινητήρα του Super Duke, του φόρεσαν πιο τερους εκκεντροφόρους, νέο ψεκασμό και ιδού το αποτέλεσμα. Η υπόλοιπη μοτοσυκλέτα δεν άλλαξε και πολύ, εκτός από διάφορες λεπτομέρειες, όπως η μικρή μείωση των διαδρομών των αναρτήσεων –"ακόμη κι η KTM έβαλε νερό στο κρασί της," κατά τον σκληροπυρηνικό Άρη– και φυσικά την προσθήκη του ABS.

Το σύνολο, είτε μιλάμε για 950 ή 990, διακρίνεται από τον απίστευτα εύστροφο δικύλινδρο που μόλις τον πάρεις στο χέρι ορκίζεσαι πως είναι ο ισχυρότερος μονοκύλινδρος που έχεις οδηγήσει. Πανάλαφρος σε αίσθηση, στροφάρει λες κι είναι 250. Αυτό έχει φυσικά μια μεγάλη επίδραση στην τουριστική του ικανότητα.

Θεωρώ τον εαυτό μου τυπικό "φάκελ τούριστ", εν γένη οδηγώ ήρεμα και απλωτά, λατρεύω τις χαμηλομεσαίες και δε συμπαθώ ιδιαίτερα τις τετρακύλινδρες υστερίες, κι όμως όποτε πιάνω στα χέρια μου έναν LC8 –οποιονδήποτε!– βρίσκομαι να κινούμαι ολημερίς πάνω από τις 8,000 φλερτάροντας με το αυτόφωρο ακόμη και στη διαδρομή Σύνταγμα-Ομόνοια. Αυτό δε μου συμβαίνει επειδή το KTM είναι άδειο χαμηλά, όχι. Έχει ροπή παντού, είναι γραμμικότατο και ελαστικό, αλλά εκεί που πραγματικά γουστάρει να ζει είναι με το γκάζι καρφωμένο στο στοπ. Μαζί του γουστάρεις κι εσύ, δεν έχεις επιλογή, σε ψήνει χωρίς να το καταλάβεις.

Γύρω από τον εντυπωσιακό κινητήρα έχουμε ένα άρτιο σύνολο που συνεργάζεται για να σου κάνει τη ζωή εύκολη. Αναρτήσεις που θα έπρεπε να διδάσκονται σε σεμινάρια για τον τρόπο που πληροφορούν τον αναβάτη, θέση οδήγησης σκέτος πόλεμος, φρένα που στην πορτοκαλί οικογένεια παίρνουν τον χειρότερο βαθμό σε δύναμη, μα το κρύβουν έντεχνα πίσω από την άψογη συνεργασία με το χέρι και το μυαλό του χειριστή τους.

Ψείρες με άποψη

Είναι δηλαδή όλα τόσο καλά με το KTM, τελειώσαμε με τις συγκρίσεις; Όχι βέβαια. Αρχικά είναι προφανές με μια ματιά στη σέλα του πως το 990 είναι το λιγότερο τουριστικό από όλα. Κάτι η σέλα, κάτι η αβάσταχτη ελαφρότητα του κινητήρα φτιάχνουν ένα σύνολο που αλίμονο αν πούμε πως δεν ταξιδεύει, μα σε βάζει συνέχεια να σχεδιάζεις εναλλακτικές διαδρομές εκτός αυτοκινητοδρόμων. Αφενός διότι θες να γλιτώσεις τη βαρετή κούραση του σταθερού γκαζιού στις ευθείες, αφετέρου διότι είναι τόσο απολαυστικό να κερνάς τσαγάκια σε οτιδήποτε άλλο συναντήσεις ανεβαίνοντας το βουνό, που το χαμόγελο δε σβήνει με τίποτα. Φυσικά όσο το στύβεις, τόσο το πληρώνεις. Με το γκάζι μονίμως καρφωμένο και αιωνίως με μία κάτω "για να γουστάρουμε", είναι προφανές πως ο πραγματικός κερδισμένος είναι ο βενζινάς σου.

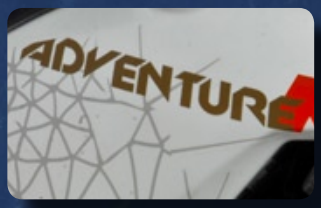
Μετά έρχεται ο συνεργειάς της γειτονιάς σου. Όλοι οι ιδιοκτήτες που συνεργάστηκαν ομολογούν πως είναι "ψείρες" με τη συντήρηση του LC8 τους, τα διαστήματα σέρβις είναι τακτικά και απαράβατα, τα ανταλλακτικά της KTM δεν είναι και τα φθηνότερα –πολλή γκρίνια εδώ από τους ιδιοκτήτες. Έπειτα είναι κι αυτά τα εργονομικά ζητήματα, όπως λ.χ. πως πρέπει να λύσεις τη μισή μοτοσυκλέτα (βλέπε ρεζερβουάρ) για σχεδόν οτιδήποτε. Αυτό έχει το κόστος του στο συνεργείο.

Σε αυτή τη μοτοσυκλέτα συναντήσαμε και τις περισσότερες βλάβες. Οι μισοί από τους 10 συμμετέχοντες έχουν μείνει από τρόμπα συμπλέκτη. Όπως εύστοχα μας λέει ο urban, "αυτό, όπως θα ξέρεις, είναι εντός προγράμματος!!!" Άλλοι δύο χρειάστηκαν τρόμπα βενζίνης, ένας κόμπλερ μίζας και ένας ανορθωτή. Κανένας πάντως δεν είχε σοβαρότερες ζημιές, άλλωστε ανάλογες αβαρίες συναντήσαμε και στο "δε σπάει-δε χαλάει" Varadero, έστω και με αραιότερη συχνότητα.




JOLLY®
CAFFÈ
... piace perchè è buono !!
KTM

KTM 990 ADVENTURE T
KTM HELLAS
€14,200



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	- mm
Πλάτος:	- mm
Ύψος:	- mm
Μεταξόνιο:	1,570 mm
Ύψος σέλας:	860 mm
Βάρος κατασκευαστή:	209 kg (στεγνό)
Ρεζερβουάρ:	19.5 lt (Ρεζέρβα 4 lt)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4T, δικύλινδρος V 75°, υγρόψυκτος, 2EEK, 8 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	101 x 62.4 mm
Χωρητικότητα:	999 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.5:1
Ισχύς κατασκευαστή:	106 / 8,250 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	10.2 / 6,750 kg.m/rpm

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Χωροδικτύωμα Cro-Moly
Γωνία Κάστερ:	26.6°
Ίχνος:	119 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι WP
Διαδρομή / Διάμετρος:	210 / 48 mm
Ρυθμίσεις:	Πλήρως ρυθμιζόμενο

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ WP PDS
Διαδρομή:	210 mm
Ρυθμίσεις:	Πλήρως ρυθμιζόμενο, αργή-γρήγορη απόσβεση συμπίεσης

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	2.15 x 21 in
Ελαστικό:	Pirelli MT90 Scorpion A/T, 90/90-21
Φρένο:	Δύο δίσκοι 300 mm, δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων, ABS

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	4.25 x 18 in
Ελαστικό:	Pirelli MT90 Scorpion A/T, 150/70 R18
Φρένο:	Δίσκος 240 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων, ABS

Γκουντούφας

accessories

ΑΠΟΚΤΗΣΤΕ ΤΑ ΜΕ...
24 ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ

Ασφάλεια και επιδόσεις... στην κόψη!

SHOEI
PREMIUM HELMETS

X-SPIRIT II



XR1100







RAID II



MULTITEC



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

ΔΕΚΤΕΣ ΟΛΕΣ ΟΙ ΠΙΣΤΩΤΙΚΕΣ ΚΑΡΤΕΣ

VISA MasterCard


Tiger

Triumph Tiger 1050 SE ABS



Ο Νέος

Είναι η πιο φρέσκια άφιξη εκ των τριών, με κινητήρα ρουκέτα, μούρη πόλεμο και ουσία κάπου στη μέση. Μόνο μην του πείτε για χώματα...

Χρειάζεται μία μόλις ματιά για να αντιληφθείς πως ο Τίγρης της Triumph δεν έχει την παραμικρή σχέση με το παρελθόν του. Όπως δεν έχει και μεγάλη σχέση και με τις άλλες δύο μοτοσυκλέτες που δοκιμάζουμε.

Έχοντας στην πλάτη του ένα παρελθόν ως γνήσιο μεγάλο on-off, η έλευση του νέου τρικύλινδρου των 1050 cc σήμανε κοσμογονική ανανέωση. Αν κάποιοι βλέπετε μια μακρινή συγγένεια με το TDM της Yamaha δεν κάνετε λάθος. Κάμποσοι από τους εννιά ιδιοκτήτες που απάντησαν στο ερωτηματολόγιό μας είχαν προηγουμένως TDM, άλλοι ταλαντεύτηκαν ανάμεσα στις δύο αυτές πριν κάνουν την επιλογή τους. Ο Άρης μάλιστα επιμένει πως είναι το "νέο TDM", τουλάχιστον ως προς τη φιλοσοφία των ανθρώπων που το αγοράζουν.

Με τους 17ρηδες τροχούς, τις ακτινικές Nissin, τη μπροστόβαρη επιθετική σχεδίαση και αυτό το μούτρο, το Tiger είναι σαφώς ένα μεγάλο supermoto σε μια κατηγορία με (αποκαλούμενα) μεγάλα on-off.

Αυτό που βασικά το ξεχωρίζει είναι ο τρικύλινδρος κινητήρας του σε μια θάλασσα από διαφόρων ειδών δικύλινδρα V. Μέχρι την εμφάνιση του Multistrada 1200 μπορούσε να κοκορεύεται πως διαθέτει τον ισχυρότερο κινητήρα και στη συγκεκριμένη τριάδα αμέσως παρατηρούμε πως ένα μεγάλο του όπλο είναι η ροπή από πολύ χαμηλά. Αυτή η αίσθηση "αρκουδόγκαζου" με το καλημέρα δίνει την εντύπωση πως έχει πολύ περισσότερο ψωμί απ' όσο μετρά τελικά στον τροχό.

Ο κινητήρας του αποδεικνύεται σημαντικό κίνητρο για όσους το επιλέγουν, όπως οι ίδιοι μας ομολογούν στην απόλυτη πλειοψηφία τους. Από τη μια η παντελής έλλειψη κραδασμών του τρικύλινδρου, από την άλλη η καλογυμνασμένη παροχή ισχύος και όλα αυτά σε ένα πακέτο που δείχνει μυώδες και παντοδύναμο. Η αγριεμένη όψη έχει κάψει καρδιές στους ιδιοκτήτες του Tiger και επ' αυτού ο Δημήτρης Μιχαλόπουλος (μόνιμος κάτοικος Νέας Υόρκης παρακαλώ!) μας στέλνει την καλύτερη ανταπόκριση: "Παίρνω τον γιο μου απ' το σχολείο γιατί πουλάει μούρη στα γκομενάκια. Δεν έχουμε ξεχάσει πως είμαστε Έλληνες!". Ο οποίος Δημήτρης βέβαια ομολογεί πως ήθελε Varadero μα εκεί που ζει δε βρίσκει (γιατί "εδώ έχουν μόνο fuckin' Harley"), αλλά πλέον δηλώνει μια χαρά ευτυχισμένος με το Tiger.

> δικάβαλο ταξίδι πάνω από 140 km/h είναι πρακτικά αδύνατο

Ασυνεννοησία

Προσωπικά θα προτιμούσα ένα πιο μαλακό λάστιχο από τα Pilot που φορούσε η μοτοσυκλέτα, θα της έδιναν πόντους

στις στριφτερές διαδρομές που επιλέξαμε γύρω από τον Παρνασσό. Σε πλήρη αντίθεση με το Speed Triple, το Tiger έχει πολύ πιο μπροστόβαρη αίσθηση στο ζύγισμά του και, προσπαθώντας να το πιέσουμε στις στροφές, βρισκόμασταν συνεχώς αντιμέτωποι με μια ασάφεια του μπροστινού. Η πολύ γρήγορη γεωμετρία του οπωσδήποτε δε βοηθά στην περίπτωση αυτή, σίγουρα παίζει τον ρόλο του και το λάστιχο, αλλά η τελική ετυμηγορία είναι πως δεν καταφέραμε να συνεννοηθούμε με το πιρούνι. Μιλάμε για πληροφόρηση, για τη σχέση εμπιστοσύνης που απαιτείται πριν περάσουμε σε πιο σπορ περιοχές οδήγησης. Εικόνα που μεταφέρεται και από τα φρένα, παρά την κάμποση δύναμη που προσφέρουν οι ακτινικές Nissin.

Όσο δεν το κυνηγάς, η εικόνα είναι εντελώς διαφορετική. Ο Άρης το είπε καλύτερα απ' όλους: "Το Tiger έχει τον καλύτερο κινητήρα για ταξίδι". Κατηγορείστε τον έξτρα κύλινδρο γι' αυτό. Οι αναγνώστες-συνεργάτες δηλώνουν πως ταξιδεύουν πολύ με τις μοτοσυκλέτες τους, αλλά μας κάνει εντύπωση πως αρέσει και στις γυναίκες τους. Είναι τόσο ψηλά η θέση του συνεπιβάτη που πρακτικά το κεφάλι του προεξέχει πάνω από όλα. Όπερ σημαίνει πως οι κ.κ. Intefix El Loco, Kostas5987 και Icet πρέπει να έχουν ιώβεια υπομονή στο γκάζι για να τους λένε τα κορίτσια πόσο πολύ απολαμβάνουν τη θέα από την υπερυψωμένη θέση τους. Όπως παραδέχεται ο Mixalakis, "δυστυχώς το ταξίδι με πάνω από 140 km/h με δεύτερο άτομο γίνεται πρακτικά αδύνατο. Σε πιο χαλαρούς ρυθμούς, όμως, είναι απολαυστικό."

Ένα σημείο που μας χτύπησε άσχημα στην έκδοση δοκιμής ήταν η ζελατίνα –τοποθέτηση της ελληνικής αντιπροσωπείας και όχι στάνταρ της έκδοσης SE. Αν και ψηλότερη, η σχεδίασή της δε βοήθησε καθόλου αεροδυναμικά και είναι και αλμυρότατη στα €170…

Μιας και μιλάμε για εξοπλισμούς λοιπόν, η μοτοσυκλέτα του τεστ φορά επιπλέον εξάτμιση Arrow (€660 συν €40 για τοποθέτηση), την προαναφερθείσα ζελατίνα και κεντρικό σταντ έναντι των απίστευτων €260! Το σύνολο έτσι φτάνει αισίως στα €14,120…

Φωτεινός Τίγρης

Εννιά κάτοχοι Tiger συμμετείχαν στη δοκιμή μας και σύμφωνα με την πληροφορία που μας μετέδωσαν η τρικύλινδρη Αγγλίδα τα πάει εξαίρετα από αξιοπιστία. Μια η φωτεινή εξαίρεση, αυτή του Liberal που καταφέρνει να χάνει 1-2 βίδες σε κάθε του βόλτα και να έχει σπάσει δύο φορές τα ελατήρια επαναφοράς των μαρσπιέ… Πέραν αυτού, σε δύο από τις 10 μοτοσυκλέτες (φυσικά η μία είναι του φίλτατου Liberal!) παρουσιάστηκε πρόβλημα με τον εργοστασιακό συναγερμό της Datatool και σε μια ακόμη περίπτωση χρειάστηκε αλλαγή σε σώμα ψεκασμού.

Οι περισσότεροι είχαν κάμποση γκρίνια για τα φώτα του Tiger, ένα σημείο στο οποίο η σύνταξη του ebike.gr συμφωνεί ομοφώνως. Αν κρίνουμε από τις μάταιες προσπάθειες αρκετών ιδιοκτητών να βελτιώσουν την κατάσταση με Xenon, προφανώς η πηγή εστιάζεται στους καθρέπτες των προβολέων και όχι στους λαμπτήρες.

Φυσικά και εδώ εισπράξαμε κάμποσα καυστικά σχόλια για τις τιμές ανταλλακτικών. Τρεις διαφορετικές αντιπροσωπείες, κοινό μέτωπο των πελατών κατά της ακρίβειας στα ανταλλακτικά.




1050



TRIUMPH TIGER 1050 SE ABS
ΗΛΙΟΦΙΛ ΑΕ
€14,120 (ΕΚΔΟΣΗ ΔΟΚΙΜΗΣ)

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,110 mm
Πλάτος:	840 mm
Ύψος:	1,320 mm
Μεταξόνιο:	1,510 mm
Ύψος σέλας:	835 mm
Βάρος κατασκευαστή:	228 kg (πλήρες)
Ρεζερβουάρ:	20 lt
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4Τ, τρικύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2ΕΕΚ, 12 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	79 x 71.4 mm
Χωρητικότητα:	1,050 cc
Σχέση συμπίεσης:	12:1
Ισχύς κατασκευαστή:	113 / 9,400 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	10 / 6,250 kg.m/rpm
ΠΛΑΙΣΙΟ	
Τύπος:	Αλουμινένιο δύο δοκών
Γωνία Κάστερ:	23.2°
Ίχνος:	87.7 mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Showa
Διαδρομή / Διάμετρος:	150 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Πλήρως ρυθμιζόμενο
ΠΙΣΩ	
	Ένα αμορτισέρ Showa
Διαδρομή:	150 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	Michelin Pilot Road, 120/70 ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm, ακτινικές δαγκάνες Nissin 4 εμβόλων, ABS
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	5.50 x 17 in
Ελαστικό:	Michelin Pilot Road, 180/55 ZR17
Φρένο:	Δίσκος 255 mm, δαγκάνα Nissin 2 εμβόλων, ABS

TIGER 1050 ΤΩΡΑ ΣΕ ΝΕΕΣ ΜΕΙΩΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ



ΤΩΡΑ ΜΕ ΑΤΟΚΟ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΑΠΟ **30%** ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ ΚΑΙ ΕΩΣ **36** ΜΗΝΕΣ 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

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

www.triumphmotorcycles.com/greece

TRIUMPH
GO YOUR OWN WAY

ΔΥΚΤΙΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΩΝ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ

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

TRIUMPH ΠΙΕΡΡΑΚΟΣ,
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:
TRIUMPH INTERMOTO,
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)**


TRIUMPH
BNE
231



Honda XL1000V Varadero ABS vs KTM 990 Adventure T vs Triumph Tiger 1050 SE ABS

ΜΑΧΗ

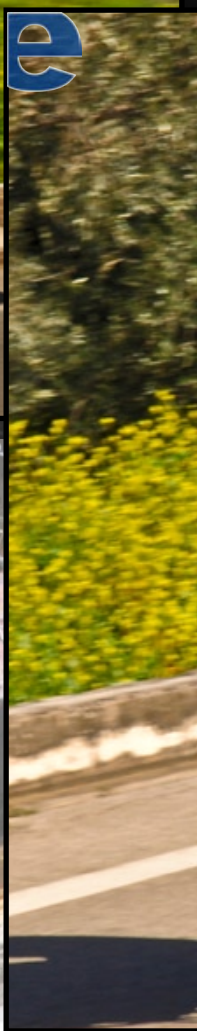
Honda XL1000V Varadero ABS vs KTM 990 Adventure T vs Triumph Tiger 1050 SE ABS



















Στο τέλος θα μείνει μόνο ένας

Από Αθήνα ως Ορχομενό από εθνική, μετά επαρχιακό-υποχρέωση ως Λειβαδιά και στροφιλίκι μέχρι τους Δελφούς. Την επομένη φεύγουμε για Άμφισσα, άνοδο προς Βωξίτες, περιμετρικά του Παρνασσού ως την Αγόριανη, κάθετα πάνω για χιονοδρομικό και κατήφορος στην Αράχωβα, επιστροφή στη Δελφική έδρα. Εθνική οδός και τέλος.

Μια κατοστάρα χιλιόμετρα τέρμα γκάζι είναι ως τη διασταύρωση για Κάστρο και Ορχομενό, τη στάση για ανασύνταξη και το απαραίτητο φουλάρισμα καθώς είχαμε κάψει τον άμπακο στην εθνική. Όλες ήπιαν κοντά στα 12 lt/100 km έτσι που πηγαίναμε, μόνο το 25λιτρο Varadero είχε ελπίδα να βγάλει περισσότερα από 200 km.

Στο βενζινάδικο ο Άρης με το Varadero κι εγώ με το KTM ήμασταν φρεσκότατοι, ο δίμετρος Δάλλας τσακωνόταν με τη ζελατίνα του Tiger. Δίχως να αλλάξουμε μοτοσυκλέτες ξεκινάμε τον ανήφορο του Παρνασσού. Φτάνοντας στην Αράχωβα, ο Άρης με κοιτάει με βλέμμα όλο απορία: "Σπύρο οδηγούσες στο όριό σου ή συνηθίζεις να πηγαίνεις έτσι;"

Να εξηγηθώ. Από Λειβαδιά ως Αράχωβα δε νομίζω να έπεσαν οι στροφές στο 990 ποτέ κάτω από τις 7,000, το μόνο που θυμάμαι είναι κάτι τρομακτικά νούμερα στο κοντέρ έβλεπα, 180, 190. Έχω κάνει τη συγκεκριμένη διαδρομή με δεκάδες διαφορετικές μοτοσυκλέτες μα ποτέ τόσο γρήγορα – και δίχως να τρομάξω.

"Προσπαθούσα να σε πιάσω με το Varadero και ήταν αδύνατο, σε λίγα σημεία μπορούσα να περάσω, αλλά σε φάση αγώνα, στα φρένα, να σου κλέψω εσωτερική. Όποτε σε έφτανα το καρύδωνες στην έξοδο και αντίο. Με το Honda απλά δε γίνεται…"

Δεν ήταν αγώνας, δεν είχε έπαθλο στο τέρμα. Ούτε καν πρόσεχα πως ο Άρης προσπαθούσε να με πιάσει, ήμουν τόσο εκστασιασμένος με το KTM που σε κάποια σημεία πρέπει να ούρλιαζα μέσα από το κράνος! Η διαφορά στη φυσική ταχύτητά μου από τον Άρη και τον Κωνσταντίνο



είναι τόση που με οποιαδήποτε άλλη μοτοσυκλέτα θα με περνούσαν για πλάκα. Από τη στιγμή που μου πήραν το KTM, αυτό γινόταν συνέχεια.
Εκατοντάδες χιλιόμετρα αργότερα, έχοντας κάνει κάμποσες τράμπες μεταξύ μας σε μια ποικιλία διαδρομών, το βράδυ με κρασάκι μπροστά στη φωτιά μαγνητοφωνούμε τις εμπειρίες μας.
"Το Adventure είναι η καλύτερη μοτοσυκλέτα για την Ελλάδα". Ο Άρης είναι απόλυτος.
"Θα έλεγα πως το SM-T είναι το καλύτερο," στη ρελάνς ο Κωνσταντίνος που μας θυμίζει τι είχε γράψει στο πρόσφατο τεστ του.
"Ναι, και το Tiger είναι στη φιλοσοφία του SM-T αλλά έχει ένα πρόβλημα, δε σου δίνει πληροφορία, είναι SM-T χωρίς αναρτήσεις," επιστέφει ο Άρης.
Τους κοιτώ με μια απορία. Όντας ο πιο ήπιος αναβάτης εκ των τριών, συνήθως βλέπω τις μοτοσυκλέτες πιο πρακτικά.
"Παιδιά, γουστάρω με τρέλα το KTM, αλλά βάζει το διάολο μέσα μου. Προχτές που το πήρα από την Ελευσίνα έκανα γυρνώντας σπίτι την περιφερειακή Υμηττού 4 φορές μπρος-πίσω τέρμα γκάζι. Χτες στην πόλη χωνόμουν με drift ανάμεσα στα αυτοκίνητα, προσπαθούσα να φρενάρω όλο και πιο αργά διπλωμένος με πίσω φρένο, δεν είμαι εγώ αυτός. Θα μου κοστίσει άλλη μια μοτοσυκλέτα σε πρόστιμα, αν δε γίνω ήχος και φως πουθενά. Δεν μπορώ να πάω ήρεμα με δαύτο."
"Εντάξει, δεν είναι δικό σου, γι' αυτό." Η πληρωμένη απάντηση του Άρη.
Εντάξει, καμιά μοτοσυκλέτα δεν είναι υγιές να την πηγαίνεις όλη μέρα 500 στροφές από τα κόκκινα. Καμιά.

Η καθεμιά στο κοινό της

Ζήτησα απ' όλους τους ιδιοκτήτες μια εκτίμηση κόστους χρήσης. Περίμενα μεγαλύτερη διασπορά στα νούμερα: Υπολογίζω πως κατά μέσο όρο τα Varadero και Tiger κοστίζουν στους αναβάτες τους €1,200 με 1,500 (βενζίνες, τακτικά αναλώσιμα, σέρβις και ασφάλεια), ενώ για το KTM το νούμερο γίνεται 1,500 με 2,000.
Οι κάτοχοι των Triumph και Honda μοιάζουν πολύ μεταξύ τους βάσει των απαντήσεων που πήρα, μα όλοι οι KTMάδες ξεχωρίζουν. Είναι εξίσου συνειδητοποιημένοι για την αγορά τους, μας λένε πως είναι "προβλεπόμενη" η βλάβη της τρόμπας συμπλέκτη και ξέρουν από πριν με ποιο ανταλλακτικό θα την αντικαταστήσουν, ψάχνονται στα σέρβις για να είναι πιο ενημερωμένοι από τους μηχανικούς τους, κάποιοι δηλώνουν λάτρεις του ροπόκλειδου. Έχουν




ADVENTURE
KTM
www.ktm.gr


HONDA





ήδη προαποφασίσει πως τρώνε περισσότερα λάστιχα κάθε χρόνο, πληρώνουν τα ακριβότερα τακάκια της Brembo, καταπίνουν τα εργατικά για το κατέβασμα των ρεζερβουάρ στο Adventure κάθε φορά, γουστάρουν απαιτητικό χώμα ρισκάροντας τούμπες και στραβώνοντας τις ευπαθείς ζάντες του 990. Και, εν τέλει, όλα αυτά δε μεταφράζονται σε κάποια χαοτική οικονομική διαφορά – παρόλο που οδηγικώς από το KTM ως τους άλλους μεσολαβεί ένα τεράστιο χάσμα… Σε πλήρη αντίθεση, οι περισσότεροι κάτοχοι Varadero δήλωσαν πως αλλάζουν λάστιχα κάθε δύο χρόνια, ένας ανέφερε πως άλλαξε μηχανικό γιατί του είπε να αλλάζει λάδια πιο τακτικά απ' όσο γράφει το manual της Honda.

Είναι αυτό που λέει και ξαναλέει ο Άρης: "Το Adventure έχει το κοινό του."

Για δείτε τι ψαρέψαμε στη λίστα μελών του ebike.gr: 122 Varadero, 56 Adventure, 39 Tiger…

Εγώ πάλι επιμένω να ξενερώνω τη συζήτηση: "Ουσιαστικά και οι τρεις μοτοσυκλέτες στο ταξίδι καταφέρνουν το ίδιο, με την ίδια ταχύτητα θα πάνε."

Ο Κωνσταντίνος διαφωνεί, "στο KTM κλείνεις γκάζι και πέφτει 30 km/h, ευστροφία και ελαφρύς στρόφαλος, είναι νευρικό. Στο Varadero κλείνεις το γκάζι και δε γίνεται τίποτα. Αν δώσεις το KTM στον αναβάτη του Honda θα σου πει 'τι είναι αυτό;' Είναι σαν κοκάκιας…"

Ο δε Άρης, που είναι μάλλον ο πιο 'πολεμικός' αναβάτης εκ των τριών μας, πιάνει τα δύο άκρα: "Το KTM το πας καρύδι και σε φτιάχνει, το Varadero δε σε φτιάχνει. Το Honda στην εθνική φορτωμένο και δικάβαλο δεν έχει φρένα, γεγονός που το σώζει στην πόλη. Το KTM είναι πολύ αρμονικό σε υψηλό επίπεδο, το Varadero είναι αρμονικό σε χαμηλό επίπεδο…"

Και ο Δάλλας συνεπικουρεί: "Το KTM έχει αναρτησάρα, είναι θεϊκό, είσαι τέρμα κάτω κλίση και σκας σε λακούβα και δεν τρέχει κάστανο, με το Honda μόνο τον σταυρό σου μπορείς να κάνεις."

Από την άλλη, η ομοφωνία μας καταλήγει πως το Tiger έχει μακράν το καλύτερο μοτέρ για πόλη και ταξίδι, δεν κάνει τόσο για καγκουριλίκι και καθόλου για χώμα, αλλά είναι 'ηλεκτρικό' και γεμάτο.

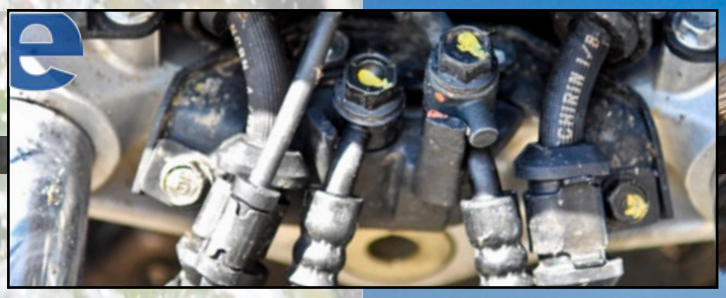
"Ο Τίγρης είναι SS μπροστά στο Varadero, το πρώτο έχει μέτρια ανάρτηση, το δεύτερο κακή," πετάγεται ο Άρης.

"Το 990 τα ξυρίζει όλα στην άσφαλτο και έχει και φτηνότερο λάστιχο, ο 21 μπροστά δεν έχει κανένα μειονέκτημα από τα άλλα. Στρίβεις στη γυαλισμένη άσφαλτο και δεν τρέχει κάστανο, ενώ με το Tiger έχεις την υπόσχεση πως είναι μοταρντάκι, έχει τα ακτινικά κλπ αλλά στην ουσία είναι όλο στο περίπου, ούτε ΤΑ φρένα έχει, ούτε οι αναρτήσεις


KTM


HISS
km/h


TRIUMPH
MIN⁻¹ x1000



του είναι στο ύψος τους.
"Γιατί βάζει τα ανάποδα και τις ακτινικές που δε δουλεύουν; Το Tiger αν και είναι βασικά πιο κοντά σε ένα γιαπωνέζικο, φτηνό πακέτο, είναι συγκεκαλυμμένο. Βγάλε το ακριβότερο και κάν' το να δουλεύει σωστά, αν θες τη γνώμη μου."

Στοργή, φροντίδα και προδέρμ

Ο Κωνσταντίνος και ο Άρης δίνουν πολλή έμφαση στη συμπεριφορά σε (πολύ) σπορ συνθήκες. Εγώ επιμένω πως δεν ψωνίζουν όλοι με τέτοια γούστα στο μυαλό.
"Στην ουσία όλα υπερκαλύπτουν τις ανάγκες αυτών που τα παίρνουν γιατί οι περισσότεροι δε βλέπουν τις αδυναμίες τους καθώς δεν τα πιέζουν σε τέτοιο βαθμό, γιατί δε θέλουν ή δε μπορούν. Εντάξει, το Varadero δεν είναι κακό αν οδηγείς με σύνεση, επιλέγεις μια γραμμή και την τηρείς, μια χαρά θα πάει."
"Όντως, αν το αντιμετωπίσεις ως καθαρά τουριστική μοτοσυκλέτα, δεν είναι κακό," συμφωνεί παραδόξως ο Άρης.
"Είδες; Το ίδιο πράγμα που συγχωρείς στο Varadero, σούπα ανάρτηση και μέτριο φρένο, στο Tiger το κατηγορούμε," προσθέτει ο δικηγόρος του διαβόλου Δάλλας.
"Γιατί σου πουλάει μούρη χωρίς να έχει το αποτέλεσμα," με υπερασπίζεται ο Άρης.
"Το Varadero δεν είναι υπερτιμημένο δηλαδή;"
"Πολύ!"
(Αυτή η συζήτηση έγινε πριν η Honda κατεβάσει την τιμή του κοντά στα 11,000. Πλέον είναι σημαντικά φτηνότερο από τα άλλα δύο.)
"Τι να σας πω, για μένα το Varadero από τότε που παρουσιάστηκε ήταν ήδη παλιό." Την είπα την κακία μου.
Ο Κωνσταντίνος αποφασίζει να βάλει τέλος στην κουβέντα.
"Η όλη φάση μου θυμίζει Land Rover, είναι το καλύτερο 4x4 στο χώμα αλλά δεν το παίρνει κανένας γιατί όλοι θέλουν SUV να πουλάνε μούρη και να το χρησιμοποιούν μόνο στην άσφαλτο. Όλες αυτές οι μοτοσυκλέτες απευθύνονται σε ένα κοινό που αγοράζει τον μύθο, αυτά που υπόσχεται πως μπορεί να κάνει εξ' όψεως, αλλά στην πραγματικότητα ελάχιστοι τα κάνουν πραγματικά. Το Varadero μου φαίνεται σαν το τέλος της ζωής, λες 'παραδίνομαι, δε θέλω τίποτε άλλο παρά να πηγαίνω ευθεία στον προορισμό μου'. Είναι ιδανικό αν θες να








NISSIN


NISSIN









κάνεις διεκπεραίωση διαδρομής."
"Ναι, αλλά αν θες να πας στις Άλπεις να ευχαριστηθείς στροφιλίκι μαλλιοκούβαρα δεν το παίρνεις, απλά δε μπορεί." Μαντέψτε… ναι, ο Άρης.
"Ακριβώς! Μήπως λοιπόν να τα πετάξω όλα και να πάρω αυτοκίνητο; Το θέμα είναι να γουστάρεις τη διαδρομή. Αυτό δεν είναι το νόημα; Για μένα δεν υπάρχουν χρηστικά μηχανάκια ρε παιδιά, χόμπι είναι, αλλιώς πάρε παπί ή σκούτερ…" Δάλλας σπίκινγκ.
"Έχει όμως μια στοργή, δεν έχει; Δε με χαλάει καθόλου που θα γυρίσω Αθήνα με το Varadero, νύχτα, κρύο, δε βιάζομαι κιόλας…" Ο κύριος Παπαπαναγής, ο πολεμικός ανταποκριτής του ebike.gr, μόλις μας εξήγησε πως όλα όσα μας έλεγε μέχρι τώρα τα αλλάζει για λίγη στοργή στη νυχτερινή του επιστροφή. Αυτά είναι!

Η μοτοσυκλέτα είναι διασκέδαση

Όπως μάλλον καταλάβατε, δεν είμαστε σε καμία περίπτωση διατεθειμένοι να στηρίξουμε την τελική μας ετυμηγορία στην παραδοσιακή λογική των παραδοσιακών περιοδικών που βρίσκουν ένα νικητή για κάθε πεδίο χρήσης, που ακολουθούν τη χρυσή τομή και τον μέσο όρο. Αυτά στα περίπτερα.
Για μας η μοτοσυκλέτα είναι πάνω απ' όλα εργαλείο διασκέδασης και βάσει αυτής καταλήξαμε πως στο τέλος και οι τρεις το 990 θα αγοράζαμε. Ναι, απαιτεί τους συμβιβασμούς του, δεν ταξιδεύει όπως τα άλλα δύο, δίχως τις σκληρές βαλίτσες του ό,τι και να ρίξεις στην ουρά θα το αποτεφρώσουν οι εξατμίσεις – οι οποίες μαμίσιες θέλουν πέταμα άμεσα αν θες να γλιτώσεις από την απίστευτη ζέστη που απελευθερώνουν. Αλλά πιστεύουμε πως αξίζει 100% τέτοιους συμβιβασμούς –όπως και άλλοι 56 αναγνώστες μας άλλωστε–, καθώς η οδηγική απόλαυση που εισπράττεις στο τέλος κάθε βόλτας είναι απλά απαράμιλλη συγκριτικά με τον ανταγωνισμό. Η οποία απόλαυση είναι και ασφάλεια, το να έχεις το κορυφαίο πακέτο πλαισίου-αναρτήσεων κάτω από τα πόδια σου δεν είναι απλά και μόνο γούστο…
Το Tiger, από την άλλη, είναι πραγματικά αυτό που εγώ αντιλαμβάνομαι ως τη χρυσή τομή. Έχοντας ξεγράψει τη χωματερή χρήση –όχι το "διασχίζω ένα βατό χωματόδρομο για να φτάσω στην παραλία", αυτό το κάνω και με το Tuono μου– το Triumph προσφέρει έναν εντυπωσιακό κινητήρα, εξαιρετικό σε κάθε είδους χρήση και ιδιαίτερα αξιόπιστο. Από κει και πέρα όμως ζητά κι αυτό αρκετούς συμβιβασμούς. Το φόρτωμά του δεν είναι εύκολο, θέλει









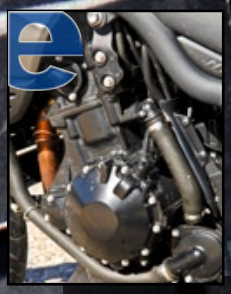



ARROW
SPECIAL PARTS

οπωσδήποτε βάσεις για βαλίτσες αν θες να κουβαλήσεις τα καλούδια της καλής σου, δε μπορείς να τρέξεις γιατί το κεφάλι της περισσεύει μισό μέτρο πάνω από το δικό σου. Για να το φέρεις κοντά στα επίπεδα δυναμικής συμπεριφοράς του KTM θες οπωσδήποτε ένα αμορτισέρ και δουλειά στο πιρούνι -και πλέον έχεις ξεπεράσει το κόστος απόκτησης του 990. Παρόλα αυτά η Αγγλίδα παραμένει μια εξαίρετη επιλογή με πολλές δυνατότητες γύρω από τον αναπόφευκτα ασφάλτινο χαρακτήρα της.

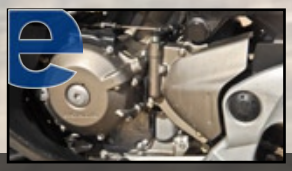
Το Varadero τέλος είναι δέσμιο της σχεδιαστικής του ηλικίας και του γιαπωνέζικου χαρακτήρα του. Ικανότατο ως συντηρητικό τουριστικό μηχάνημα, όπως το βλέπεις στη βιτρίνα του φορτώνεις οτιδήποτε σου βρίσκεται διαθέσιμο και φεύγεις για την άκρη του κόσμου. Αλλά, ουαί κι αλίμονο μην του ζητήσεις να παίξει με τα άλλα παιδάκια σε απαιτητική διαδρομή. Θα σε κρεμάσει. Κάτι που αποδεδειγμένα δεν αποτελεί ζητούμενο για αρκετούς αναβάτες, όπως αναδεικνύεται από τα εκθειαστικά σχόλια της πλειοψηφίας των 20 "Varaderάδων" που μας απάντησαν. Από το 2008 εισπράττουμε φήμες και πληροφορίες πως η Honda θα φτιάξει ένα νέο μοντέλο με τον καινούργιο της V4 (βλέπε VFR 1200) και ίσως αν δεν είχε σκάσει μύτη η κρίση να το είχαμε ήδη. Γιατί όμως είμαι έτοιμος να στοιχηματίσω πως θα ζυγίζει πάλι έναν τόνο και θα πατά πάνω στην ίδια φιλοσοφία με το τωρινό μοντέλο; Honda, σε προκαλώ να με διαψεύσεις παρακαλώ. (Πάντως με το 268 κιλών VFR ως δείγμα γραφής…). Αυτή τη στιγμή οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές δείχνουν τον δρόμο, εδώ μέχρι και η BMW κατάφερε να ξεφορτώσει 30 ολόκληρα κιλά από το GS της.

Στο μεταξύ η KTM, όσο κι αν ο αστικός μύθος αδίκως τη χαρακτηρίζει ευπαθή και ασύμφορη αγορά, μας προσφέρει το απόλυτο μεγάλο on-off, τόσο απόλυτο που με το εντουράδικο λάστιχό της καταφέρνει να ξεμπροστιάσει και στην άσφαλτο οτιδήποτε βρεθεί μπροστά της. <<



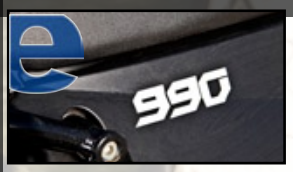











990

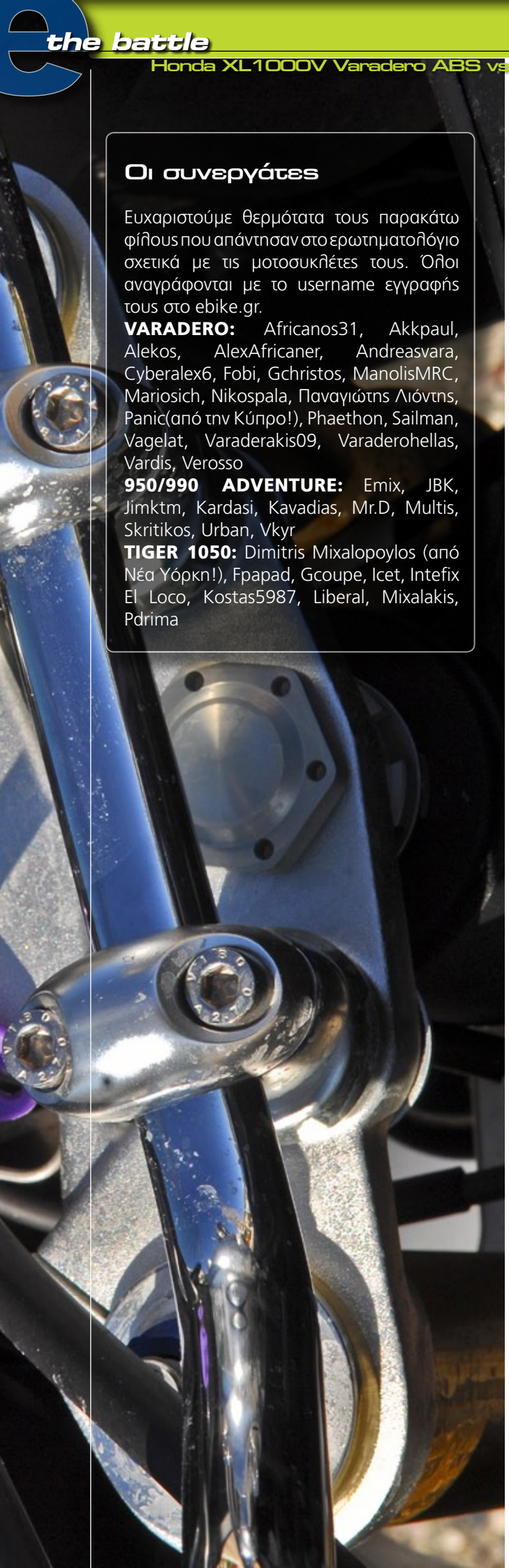
Οι συνεργάτες

Ευχαριστούμε θερμότατα τους παρακάτω φίλους που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο σχετικά με τις μοτοσυκλέτες τους. Όλοι αναγράφονται με το username εγγραφής τους στο ebike.gr.

VARADERO: Africanos31, Akkpaul, Alekos, AlexAfricaner, Andreasvara, Cyberalex6, Fobi, Gchristos, ManolisMRC, Mariosich, Nikospala, Παναγιώτης Λιόντης, Panic(από την Κύπρο!), Phaethon, Sailman, Vagelat, Varaderakis09, Varaderohellas, Vardis, Verosso

950/990 ADVENTURE: Emix, JBK, Jimktm, Kardasi, Kavadias, Mr.D, Multis, Skritikos, Urban, Vkyr

TIGER 1050: Dimitris Mixalopoylos (από Νέα Υόρκη!), Fpapad, Gcoupe, Icet, Intefix El Loco, Kostas5987, Liberal, Mixalakis, Pdrima







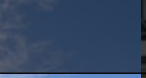
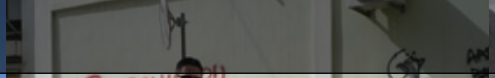
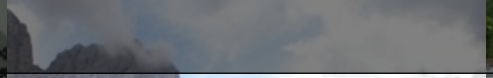


























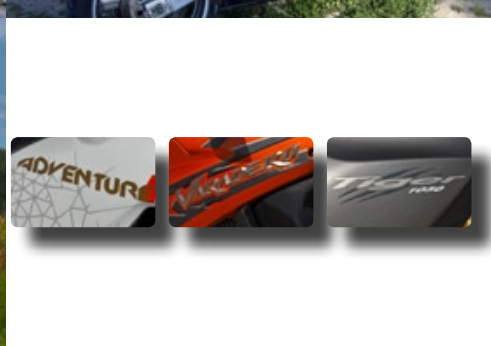












ADVENTURE

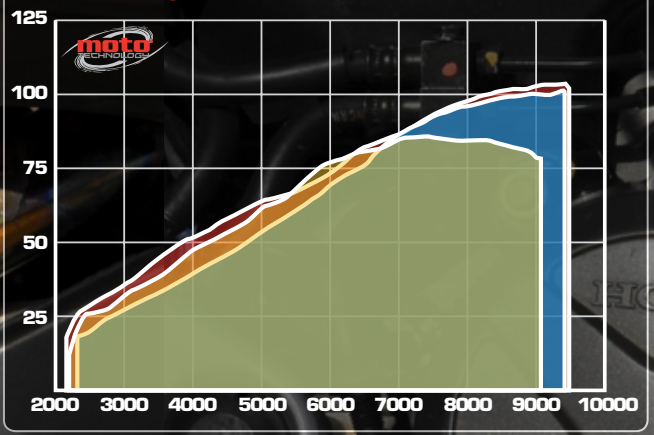
Πρακτικός οδηγός απενεργοποίησης ABS



Θεωρητικά εδώ έχουμε τρεις μοτοσυκλέτες που στα press kits των κατασκευαστών τους αποκαλούνται on-off. Ως γνωστόν, σα βγεις στον πηγαιμό για εντουράδα δε θες να βασίζεσαι σε ένα σύστημα ABS που νομοτελειακά τρελαίνεται από τις αναπηδήσεις του τροχού.
Θεωρητικά πάλι, θα έπρεπε να απενεργοποιείται. Αυτό είναι επισήμως εφικτό μόνο στο KTM, όπου το τελευταίο (κάτω-κάτω) από τα τρία κουμπιά στα όργανά του με παρατεταμένο πάτημα το βγάζει εκτός λειτουργίας.
Οι άλλες δύο δεσποινίδες, ωστόσο, δε διαθέτουν τέτοιες πρακτικότητες. Οι ειδικοί τεχνικοί μας σύμβουλοι, Άρης και Κωνσταντίνος, μετά από ενδελεχή έρευνα ανακάλυψαν παράπλευρους δρόμους προς την επιτυχία.
Στο Tiger αρκεί μια ξεγυρισμένη σούζα για να προκαλέσει προσωρινό σαλτάρισμα στον σένσορα που μετρά αν οι ταχύτητες περιστροφής των δύο τροχών αποκλίνουν. Μετά την προσγείωση το ABS θα έχει πάρει ρεπό!
Στην περίπτωση του Varadero, το ίδιο επιθυμητό αποτέλεσμα έρχεται μετά από ένα καλό burn out, συνεπεία του οποίου ο γνωστός αισθητήρ τα βλέπει όλα κωλυόμενα.
Σε όλες τις περιπτώσεις, το ABS επανέρχεται κανονικότατα μόλις κλείσει και ξανανοίξει ο κεντρικός διακόπτης του κινητήρα.
Καλή διασκέδαση και προσοχή: Μην το δοκιμάσετε στο σπίτι!

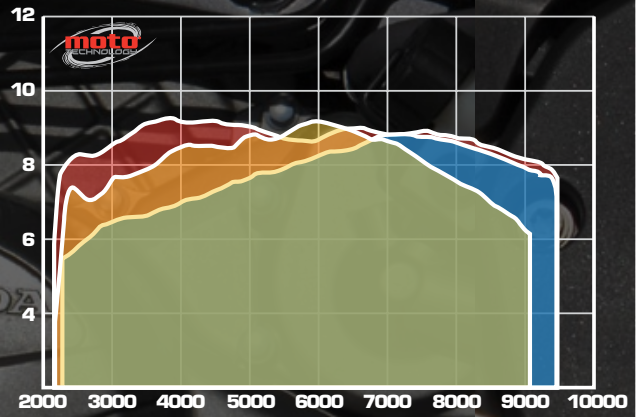
ΙΣΧΥΣ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ

Honda Varadero (hp/rpm): 86.2 / 7,200
KTM 990 Adventure (hp/rpm): 100.1 / 8,900
Triumph Tiger (hp/rpm): 103.1 / 9,000



ΡΟΠΗ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ

Honda Varadero (kg.m/rpm): 9.2 / 5,900
KTM 990 Adventure (kg.m/rpm): 8.8 / 7,000
Triumph Tiger (kg.m/rpm): 9.3 / 3,800



Το Varadero, με αριθμό πλαισίου 30861 και 9,300km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 24.4C, υγρασία 18%, ατμοσφαιρική πίεση 986.2mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.01) και smoothing factor 4.

Το 990 Adventure, με αριθμό πλαισίου 8657 και 2,540km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 21.8C, υγρασία 10%, ατμοσφαιρική πίεση 996.3mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (0.99) και smoothing factor 4.

Το Tiger, με αριθμό πλαισίου 1379 και 3,100km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 23.1C, υγρασία 19%, ατμοσφαιρική πίεση 988.5mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.00) και smoothing factor 4.

ebike.gr

racing



Επιστροφή του Μπούστα στο Πανελλήνιο πρωτάθλημα με την επίσημη υποστήριξη του περιοδικού μας!



Ισπανοποίηση

Η πρόσφατη ανακοίνωση της Dorna για τη ματαίωση του Ουγγρικού GP για δεύτερη συνεχή χρονιά δεν εξέπληξε πολλούς. Ομοίως λίγοι εξεπλάγησαν από την αντικατάστασή της με τη νεότευκτη Motorland Aragon (www.motorlandaragon.com) κοντά στη Σαραγόσα. Με συνοπτικές διαδικασίες η Ισπανία καβάτζωσε τον τέταρτο αγώνα της σε σύνολο 18, ένα εντυπωσιακό επίτευγμα απέναντι στο αντίπαλο δέος της Ιταλίας και των τριών αγώνων.

Πάραυτα κυκλοφόρησαν υπογείως διάφορες γκρίνιες για την Ισπανική εξάπλωση στα Grand Prix. Κατ' αρχήν η διοργανώτρια Dorna Sports είναι Ισπανική εταιρεία. Έχει φροντίσει για την αμέριστη συμπαράσταση μεγάλων χορηγών από την ίδια χώρα και σε αυτό έχει βοηθήσει ο γνωστός κύριος Jorge 'Aspar' Martinez.

Ο τετράκις πρωταθλητής 80 και 125 GP είναι υπερεπιτυχημένος μάνατζερ, από αυτόν βγήκαν οι σημαντικότεροι Ισπανοί αναβάτες, αποτελεί σημαντικό συνδετικό κρίκο μεταξύ της Dorna και χορηγών, ενώ κατέχει ρόλους σε διάφορες επιτροπές των GP. Μια από αυτές επιβλέπει τις πίστες του πρωταθλήματος και στην περίπτωση του Balatonring ο κύριος Aspar μετείχε στην κατασκευή από όλες τις πάντες: Ως ελεγκτής εκ μέρους της διοργάνωσης, ως τεχνικός σύμβουλος, ενώ φημολογείται και ως επενδυτής...

Φυσικά είναι ιδιοκτήτης ομάδων σε όλες τις κατηγορίες –κάτι που γιόρτασε πρόσφατα με την παρουσίαση της ομάδας MotoGP– και στα δίχρονα οι μοτοσυκλέτες του ήταν αυτές που έπρεπε να έχει όποιος ήθελε πρωτάθλημα.

Αυτή τη στιγμή οι Ισπανοί αναβάτες αποτελούν την πλειοψηφία σε όλες τις κατηγορίες (5 στα MotoGP, 9 στα Moto2 και 8 στα 125), άθροισμα 22 σε σύνολο 82 αναβατών, δηλαδή αποτελούν πάνω από ένα τέταρτο του συνόλου! Αυτό που ανησυχεί ιδιαίτερα τους Ιταλούς, δε, είναι ο μεγάλος αριθμός νεαρών Ισπανών στα 125, στο φυτώριο.

Πολύ πρόσφατα η Dorna ανακοίνωσε τριετή συμφωνία με το Ισπανικό υπουργείο Τουρισμού και η καμπάνια "Visit Spain" θα διαφημίζεται μέσω των GP ως και το 2012, ενώ θα αναλάβει και ρόλο κεντρικού χορηγού του Ιαπωνικού GP! Έξυπνες κινήσεις, από καπάτσους πολιτικούς.

Όπως ακριβώς μπορούμε να πούμε και για την Ισπανική Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας που βρίσκεται σε μόνιμη συνεργασία με τη Dorna, τροφοδοτώντας με αναβάτες τις μικρές κατηγορίες των GP. Δεν ξεχνάμε πως οι Moto2 δοκιμάστηκαν και εξελίχθηκαν πρώτα στο Ισπανικό πρωτάθλημα, όπου εν ριπή οφθαλμού στήθηκε πέρυσι μια ανάλογη κατηγορία για να είναι σήμερα έτοιμες οι Ισπανικές ομάδες στη νέα κατηγορία και εννιά Ισπανοί αναβάτες να μετέχουν σε αυτή.

Σπύρος Τσαντήλας





Η ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ ΜΗΝΑ

Η FB Corse υπάρχει!

Ο Garry Mc Coy κατάφερε επιτέλους να κάνει τις πρώτες του δοκιμές (υπό το εξεταστικό βλέμμα της Dorna) στη Valencia με την FB01, τη μοτοσυκλέτα της Oral Engineering που κάποτε έφτιαχνε για τη BMW και τα MotoGP 990. Η συνεργασία με την ιταλική FB Corse (www.fbcorse.it) φέρνει το τρικύλινδρο σε σειρά φέτος στα MotoGP, με τον στόχο το Jerez στις αρχές Μάη.

Ακούγεται πολύ φιλόδοξος στόχος δοθέντος πως στα μέσα Μαρτίου η πρώτη δοκιμή με τον Αυστραλό αναβάτη έγινε δίχως κανένα ηλεκτρονικό βοήθημα και τον κινητήρα στα πρώτα στάδια εξέλιξης. Λογικό είναι λοιπόν ο Mc Coy να γράψει ένα χρό-

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



νο γύρω στο 1:40. Στο περασμένο πρωτάθλημα οι πρώτοι των χρονομετρημένων γυρνούσαν χαμηλά στο 1:32 και οι τελευταίοι δύο δευτερόλεπτα πιο αργά. Για να επιτραπεί στην FB Corse να τρέξει θα πρέπει να αποδείξει πως μπορεί να συμμετάσχει αξιόπιστα και ανταγωνιστικά, άρα αναμένονται τουλάχιστον άλλες δύο επίσημες δοκιμές παρουσία της Dorna μέχρι το Jerez ώστε να πάρει έγκριση το ιταλικό σχέδιο. Απολαύστε για πρώτη φορά μερικές κλεφτές γκαζιές του τρικύλινδρου FB01 από τη Valencia ακριβώς εδώ:

Racing Gossip

Ο ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΠΟΥΣΤΑΣ ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ ΣΤΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ

Μετά από απουσία ενός έτους από το Πανελλήνιο Πρωτάθλημα, ο πιο πετυχημένος Έλληνας αναβάτης επιστρέφει στην ενεργό δράση το 2010.

Στη φετινή του διαδρομή για την κατάκτηση του τίτλου, ο Γιάννης θα οδηγεί ένα Honda CBR 1000RR εξοπλισμένο με C-ABS, το οποίο θα προετοιμάζει ο μηχανικός του Μπούστα στο πρωτάθλημα από το 2004, Μάνος Πετρόπουλος.

Τη προσπάθεια της ομάδας στηρίζουν η Γενική Αυτοκίνητων, επίσημη αντιπροσωπεία της Honda στην Ελλάδα, η Hypermotos - Honda Πειραιάς, τα ελαστικά Michelin, οι εξατμίσεις Arata και το περιοδικό μας, ebike.gr, ενώ μέχρι και σήμερα η ομάδα βρίσκεται σε συζητήσεις με υποψήφιους υποστηρικτές, τα ονόματα των οποίων θα ανακοινωθούν μόλις οριστικοποιηθούν οι όποιες συμφωνίες.

Την ώρα που γράφονται αυτές οι γραμμές, η ομάδα έχει ήδη πραγματοποιήσει δοκιμές στη πίστα των Μεγάρων με ικανοποιητικά αποτελέσματα, παρά τις ελάχιστες βελτιώσεις.

Ο πρώτος αγώνας του Πανελλήνιου Πρωταθλήματος Ταχύτητας θα γίνει στις 25 Απριλίου στο στρατιωτικό αεροδρόμιο της Τρίπολης και η Team Boustas θα βρίσκεται εκεί για να παλέψει για τη νίκη.



ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ APRILIA

Η Aprilia επιστρέφει στους αγώνες και προσφέρει σημαντικά κίνητρα στους οδηγούς που θα επιλέξουν να τρέξουν με κάποιο από τα μοντέλα της σε πανελλήνιο πρωτάθλημα μοτοσυκλέτας.

Συγκεκριμένα, οι αγωνιστικές παροχές περιλαμβάνουν έκπτωση μοτοσυκλέτας στον αγωνιζόμενο 20% και έκπτωση ανταλλακτικών 30% επί του ισχύοντος τιμοκαταλόγου λιανικής.

Προϋποθέσεις: Ο αγοραστής θα πρέπει να προσκομίσει ισχύουσα αγωνιστική άδεια (license). Επίσης, θα πρέπει να συμμετάσχει σε τουλάχιστον 60% (π.χ. 5/8) από τους εθνικούς ή τοπικούς αγώνες πρωταθλήματος με αντίστοιχα δικαιολογητικά εκκίνησης αγώνα και παράβολα συμμετοχής.

Για την αγορά της μοτοσυκλέτας μπορεί να χρησιμοποιηθεί χρηματοδοτικό πρόγραμμα της VW Bank με προνομιακό επιτόκιο 6.9% μέσω του συνεργάτη. Για περισσότερες πληροφορίες απευθυνθείτε στο δίκτυο πώλησης Aprilia.



ΜΟΝΤΕΛΟ	ΕΚΠΤΩΣΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥ (20%)
RS 125	€1,021
MOTOCROSS MXV 450	€1,712
MOTARD SXV 450 '10	€1,886
ENDURO RXV 450 '10	€1,865
RSV4 R	€2,839
RSV4 FACTORY	€3,715

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ MX

Η δράση ξεκίνησε από τη Βουλγαρία!

Στις 3 και 4 Απριλίου η πίστα στο Sevlievo της Βουλγαρίας φιλοξένησε τον εναρκτήριο αγώνα του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος MX για το 2010.

Στην MX1 ο πρώτος αγώνας είδε στο βάθρο κατά σειρά τους Max Nagl (KTM), David Philippaerts (Yamaha) και Clement Desalle (Suzuki), ενώ στο δεύτερο σκέλος νικητής αναδείχθηκε ο εικονιζόμενος Ιταλός –και φαβορί για την κατάκτηση του τίτλου– Toni Cairoli (KTM), που στο πρώτο σκέλος ήταν πέμπτος. Πίσω του τερμάτισαν οι Max Nagl και Steve Ramon (Suzuki).

Στην MX2 οι Marvin Musquin (KTM) και Ken Roczen (Suzuki) κατέλαβαν τις δύο πρώτες θέσεις του βάθρου σε αμφότερα τα σκέλη, ενώ η τρίτη θέση είχε δύο διαφορετικούς κατόχους, Steven Frossard (Kawasaki) και Jeffrey Herlings (KTM) σε κάθε σκέλος αντιστοίχως.

Ο δεύτερος αγώνας της σεζόν θα έχει γίνει καθώς διαβάζετε αυτές τις γραμμές στη Mantova της Ιταλίας, στις 11 Απριλίου.



"Ο XAUS ΔΕΝ ΠΑΕΙ ΠΟΥΘΕΝΑ"

Το εφιαλτικό ξεκίνημα του Ισπανού στο Phillip Island έσπειρε φήμες για αντικατάστασή του στη BMW.

Με τέσσερις πτώσεις σε δύο μέρες δοκιμών ντεμπουτάρησε ο Ruben Xaus στην Αυστραλία και, για να δέσει το γλυκό, στο πρωινό warmup του αγώνα εμβόλισε το πίσω μέρος του Nori Haga. Η ομάδα του αποφάσισε να τον αποσύρει από τα δύο σκέλη του αγώνα, θεωρώντας πως θα ήταν καλύτερα να ηρεμήσει.

Αναμενόμενα αυτό πυροδότησε φήμες πως θα αντικατασταθεί και, παρόλο που έδωσε κανονικά το παρόν στον δεύτερο αγώνα στο Portimao, χρειάστηκε η παρέμβαση του Barry Veneman για να ηρεμήσει το πράγμα. Ο Ολλανδός –που ξέμεινε από δουλειά όταν χρεοκόπησε η ομάδα του στο WSS– προσελήφθη από τη BMW ως αναβάτης δοκιμών των εργοστασιακών S1000RR. Όλοι αρχικά θεώρησαν αυτόν ως πρώτο υποψήφιο για τη σέλα του Xaus, μέχρι που ο ίδιος ξεκαθάρισε πως ο Ισπανός δεν πάει πουθενά, ήταν απλά ένα κακό σαββατοκύριακο.

Στο μεταξύ ο Veneman θα τρέξει με το S1000RR στο γερμανικό πρωτάθλημα IDM και γίνονται προσπάθειες να τρέξει ως wildcard με ένα τρίτο εργοστασιακό στον αγώνα WSBK της πατρίδας του, Assen, η οποία όμως συμπίπτει με τον εναρκτήριο αγώνα του IDM.



Η MZ ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ ΣΤΑ GP!

Χρειάστηκε να αποσυρθεί μια άλλη ομάδα, αλλά εν τέλει η MZ τρέχει στη Moto2 με έναν γνωστό μας αναβάτη, τον Anthony West

Μας φαίνεται περίεργο που δεν έγινε εξαρχής δεκτή η γερμανική ομάδα με την τεράστια ιστορία στα GP, αλλά τελικά ήταν γραφτό τους να επιστρέφουν. Η απόσυρση της Kino Racing Team λόγω οικονομικών δυσχερειών σήμανε τον πρόσκληση της πρώτης αναπληρωματικής ομάδας από τη λίστα και οι αναβάτες της Moto2 ξανάγιναν 40 με την προσθήκη του West.



Η MZ Racing Team χρησιμοποιεί ένα δικό της πλαίσιο χωροδικτύωμα και, κρίνοντας από την πρώτη τους δοκιμή με όλον τον καλό κόσμο στο Jerez, δεν είναι μακριά. Ο West έγραψε τον ένατο καλύτερο χρόνο, μισό δευτερόλεπτο πίσω από τον πρωτοπόρο Claudio Corti.

Η ειρωνεία της τύχης είναι πως η MZ στο τέλος της δεκαετίας του '50 ήταν αυτή που με τους δίχρονους κινητήρες της σκότωσε τα τετράχρονα στις μεσαίες κατηγορίες και τώρα επιστρέφει ακριβώς χάρη στην κατάργηση των δίχρονων 250! Πώς τα φέρνει η ζωή ε;

FAST FORWARD RACING TRIPS

Ετοιμαζόμαστε για Mugello, φύγαμε;

Παρέα με τους φίλους μας από τη Fast Forward και ως χορηγοί επικοινωνίας αυτής της νέας προσπάθειας, ετοιμαζόμαστε για την πρώτη οργανωμένη εκδρομή στο Mugello, στις αρχές Ιουνίου.

Η FF προγραμματίζει ταξίδια σε δύο ακόμη αγώνες GP φέτος, στο Brno (Αύγουστο) και στο San Marino (Σεπτέμβριο), ενώ μετά την ακύρωση του ουγγρικού GP, στη θέση του θα οργανωθεί μια επίσκεψη στο Misano επ' ευκαιρία του αγώνα WSBK.

Τα διατιθέμενα πακέτα για κάθε ταξίδι διαφέρουν ανάλογα με το εύρος των προσφερόμενων υπηρεσιών, καθώς οι συμμετέχοντες έχουν τη δυνατότητα να εμπλουτίσουν τις δραστηριότητές τους με επιπλέον ενδιαφέροντα, όπως επίσκεψη στο εργοστάσιο της Ducati κ.ά. Παράλληλα, όπως πρόσφατα ανακοινώθηκε, η FF εξασφάλισε συμφωνία με το Mega Channel για την τηλεοπτική κάλυψη των ταξιδιών!

Περισσότερα στη διεύθυνση http://www.facebook.com/group.php?gid=222548786067.



Racing Gossip

Η DUCATI ΣΤΟ ΝΗΣΙΙ

Πάνε χρόνια που λείπουν, μα οι Ιταλοί το πήραν απόφαση και παρέα με τη BMW σχεδιάζουν να χαλάσουν το γιαπωνέζικο πάρτι επιστρέφοντας στο Isle of Man TT του 2010.

Η Ducati μάλιστα, δε σκοπεύει απλά να τρέξει στο διαβόητο TT, αλλά έχει εξασφαλίσει τις υπηρεσίες ενός εκ των εμπειρότερων και ικανότερων αναβατών, του Michael Rutter.

Ο 38χρονος Άγγλος αγωνίζεται στο BSB με τη Ducati και διαθέτει άφθονη εμπειρία από Road Racing, τρέχοντας σε ανάλογους αγώνες από το 1996 και έχοντας νικήσει αρκετές φορές τόσο σε διάφορες κατηγορίες του TT, όσο και στο Macau GP όσο και στο Northwest 200.

Σύμφωνα με την επίσημη ανακοίνωση, ο Rutter θα συμμετάσχει στα Superbikes με ένα 1098R και στα Supersports με 749RS.

Παράλληλα, μαθαίνουμε πως και KTM ετοιμάζεται να πατήσει τις ρόδες της για πρώτη φορά στην ιστορία της στο Νησί. Αναμένουμε περισσότερες πληροφορίες.



ΑΚΥΡΩΘΗΚΕ ΤΟ ΓΑΛΛΙΚΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΑΝΤΟΧΗΣ

Δεδομένου ότι οι Γάλλοι είναι πρωτοπόροι και στο αντίστοιχο Παγκόσμιο, προφανώς μιλάμε για ένα πολύ σοβαρό πλήγμα.

Με μια λιτή ανακοίνωση τριών αράδων, η Γαλλική Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (FFM) ανακοίνωσε στις 29 Μαρτίου πως το εθνικό τους πρωτάθλημα endurance (CFE) ματαιώνεται για φέτος.

"Ελπίζουμε να είμαστε σε θέση να επανέλθουμε για το 2001," κλείνει η σπαρτιάτικη λυπητερή που δόθηκε στη δημοσιότητα μετά από συνεδρίαση όλων των εμπλεκομένων φορέων στο Magny-Cours. Είναι πάντως σαφές πως το οικονομικό ήταν το μεγάλο αγκάθι για τις ομάδες που συμμετείχαν στο γαλλικό πρωτάθλημα.



ΑΝΤΙΟ ΟΥΓΓΑΡΙΑ

Ανακοινώθηκε το 2008, πήρε παράταση για να ολοκληρωθεί, ματαιώθηκε για ένα χρόνο, ανακοινώθηκε εκ νέου πριν τελικά εξαφανιστεί. Ναι, είναι το Balatonring

Ήταν εξαρχής γνωστό πως ο ισπανο-ουγγρικός όμιλος εταιρειών που είχε αναλάβει την κατασκευή της πίστας στις όχθες της λίμνης Balaton στην Ουγγαρία αντιμετώπιζε διάφορα οικονομικά προβλήματα ήδη από το 2008. Μετά ήρθε η οικονομική κρίση και το πράγμα ζόρισε. Τελικά το όλο σχέδιο ναυάγησε τον περασμένο μήνα, όταν η Hungarian Development Bank (MFB) αρνήθηκε να εκδώσει δάνειο έχοντας "αμφιβολίες για τη βιωσιμότητα του πλάνου" και θορυβημένη από κατηγορίες διαφθοράς.

Κάπως έτσι, το μεγαλεπήβολο σχέδιο ναυάγησε στα νερά της λίμνης και στη θέση του ουγγρικού αγώνα θα μπει ένας ακόμη ισπανικός, στην πίστα Motorland Aragon (www.motorlandaragon.com) –παρά τις αρκετές γκρίνιες που γεννά το γεγονός πως είναι ο τέταρτος αγώνας στην ίδια χώρα.

Η συγκεκριμένη πίστα είχε ανακοινωθεί από τη Dorna ως αναπληρωματική, καθώς δεν ήθελαν να ξαναπάθουν το περσινό κάζο της μη αναπλήρωσης του ουγγρικού αγώνα.



Racing Gossip

ΠΩΛΕΙΤΑΙ MOTO2 ΓΙΑ TRACK BIKE

Τι πολυεστερικά και after market φρένα και πιρούνια και εξατμίσεις και προγράμματα, εδώ μιλάμε για το real deal.

Η αγγλική FTR Moto (www.ftrmoto.com) είναι μια από τις εταιρείες που φτιάχνουν πρωτότυπα Moto2 και ήδη έχουν εξοπλίσει τον Alex Debon και την ομάδα Aeroport de Castello - Ajo. Παράλληλα, εκμεταλλευόμενη τη φήμη από το Παγκόσμιο, πουλάει ολόκληρες αγωνιστικές μοτοσυκλέτες βασισμένες στο πακέτο της Moto2 σε δύο διαφορετικές εκδόσεις, για ο,τιδήποτε από συμμετοχή στα GP ως απλά για track bike.

Η M210 προσφέρει ακριβώς το ίδιο πακέτο με την αγωνιστική της Moto2 με κινητήρα CBR600RR σε "full World Supersport specs" δια χειρός FTR και Chris Mehew. Αυτό σημαίνει πιθανότατα 10-15 άλογα παραπάνω από τον spec κινητήρα της Moto2 (125 hp) –για 135 κιλά! Κοστίζει περίπου €99,000, να τ' αφήσω; Η φτηνότερη M209B είναι στημένη επίπεδα του ισπανικού Πρωταθλήματος CEV και κοστίζει €58,000.

Το δε κερασάκι στην τούρτα είναι 10 συλλεκτικές M210 ρέπλικες της Elf Honda του Ron Haslam από τα GP500, σε τιμή "προσφοράς" (€92,000) και με σπουδαία δωράκια: Δείπνο με τον Haslam, τρεις μέρες στην πίστα για μαθήματα και στήσιμο της μοτοσυκλέτας με τη βοήθειά του, μια φόρμα Spidi GP από δέρμα καγκουρό ραμμένη κατά παραγγελία, ένα κράνος Arai Quantum με την ανάλογη σπέσιαλ βαφή, Spidi γάντια και XPD μπότες, φυσικά όλα βαμμένα ρέπλικες Elf Honda/Ron Haslam. Για να κλείσει το συνολάκι προσθέστε και ένα σκασμό αναμνηστικά, βιβλία κλπ.

Όποιος ενδιαφέρεται: www.products.ftrmoto.com. Εκτός από ολόκληρες μοτοσυκλέτες, οι Άγγλοι πουλούν και ξεχωριστά αγωνιστικά εξαρτήματα για όλα τα ιαπωνικά superbikes και supersports.



KYALAMI ΤΕΛΟΣ ΓΙΑ ΤΟ WSBK

Επανήλθε στο πρόγραμμα του παγκοσμίου πέρυσι μα φέτος θα μας τραγουδήσει πρόωρα το κύκνειο άσμα του.

Για τους οργανωτές του Παγκοσμίου SBK ο αγώνας της Νότιας Αφρικής είναι σημαντικός, όμως η απόφαση για να διακοπεί πρόωρα η συνεργασία ανήκει στην τοπική κυβέρνηση. Χτυπημένη από την ύφεση, η αρχή της επαρχίας Gauteng δήλωσε αναγκασμένη να σπάσει τα συμβόλαια που είχε ως και το 2013 με το WSBK και το πρωτάθλημα V8 Supercars, πληρώνοντας ρήτρες περίπου 20 εκατομμυρίων ευρώ. Με τον τρόπο αυτόν όμως ισχυρίζονται πως σε βάθος χρόνου εξοικονομούν πάνω από 110 εκατομμύρια που αλλιώς θα προέκυπταν εις βάρος της εκπαίδευσης και του συστήματος υγείας.

Φέτος ο προγραμματισμένος αγώνας θα γίνει κανονικά, ενώ για το 2011 είναι άγνωστος ο προορισμός, αν και η InFront Motorsports θα προτιμούσε έναν αγώνα εκτός Ευρώπης για το WSBK, αφού πλέον μόνο η Αυστραλία και οι Η.Π.Α. απέμειναν. Για το πρεστίζ του Παγκόσμιου χαρακτήρα αν μη τι άλλο…



VISIT SPAIN

Ελάτε μας, όχι μόνο για GP –που τώρα έχουμε τέσσερα– αλλά και για τουρισμό.

[Δελτίο Τύπου Piaggio Hellas]

Η πρόσφατη συμφωνία της Dorna Sports με το ισπανικό υπουργείο Τουρισμού προβλέπει την ενσωμάτωση της καμπάνιας "Visit Spain" σε επιλεγμένους αγώνες GP και κεντρική χορηγία του ιαπωνικού GP στο Twin Ring Motegi. Οι τυχεροί θεατές θα απολαμβάνουν τα διαφημιστικά με το παραπάνω μήνυμα στο Silverstone (Αγγλία), Sachsenring (Γερμανία) και Indianapolis (Η.Π.Α.), σε χώρες έντονου τουριστικού ενδιαφέροντος για την Ισπανία δηλαδή.



Στην τελετή ανακοίνωσης της συμφωνίας έδωσε το παρόν ο υπουργός Τουρισμού της Ισπανίας, Joan Mesquida, η αφρόκρεμα της Dorna, βλέπε Carmelo Ezpeleta, και πολλοί Ισπανοί αναβάτες, προεξαρχόντων των κ.κ. Jorge Lorenzo, Alvaro Bautista και Hector Barbera.

ΠΟΛΥΜΕΤΟΧΙΚΟ TTXGP 2010

Δεν έφτανε που διαχώρισε τη θέση του από τη FIM, τώρα το "GP Μηδενικών Ρύπων" δείχνει έναν νέο δρόμο στους ενδιαφερόμενους.[Δελτίο Τύπου Piaggio Hellas]

Στον αγώνα της καθιέρωσης που μαίνεται μεταξύ της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας FIM και της TTXGP, πέφτουν όλα τα βαριά χαρτιά στο τραπέζι.

Σύμφωνα με την επίσημη ανακοίνωση-πρόσκληση που δημοσιεύτηκε στα τέλη του Μάρτη, οι ομάδες που θα συμμετάσχουν στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα TTXGP θα έχουν συμμετοχή και στα κέρδη!

Το σκεπτικό είναι απλούστατο: Όσο περισσότερους αγώνες τρέχεις, όσο περισσότερο κερδίζεις και, αν τρέχεις αποκλειστικά και μόνο στο TTXGP, κερδίζεις ακόμη πιο πολλά. Είναι ο απλούστατος τρόπος που σκέφτηκαν οι διοργανωτές του πρωταθλήματος για να εξασφαλίζουν τη συμμετοχή πολλών ομάδων στο ηλεκτρικό πρωτάθλημα και για τον λόγο αυτόν έφτιαξαν μια Ένωση, http://trust.egrandprix.org.

Race to Own, λοιπόν και το πράγμα όσο πάει γίνεται και πιο ενδιαφέρον…



DIRFIS MEGA-DOWNHILL

Στο διήμερο της Πρωτομαγιάς είμαστε όλοι προσκεκλημένοι από το Downhill.gr να κάνουμε αυτό που χρειάζεται.

Ποιος είπε ότι η τρέλα δεν πάει στα βουνά; Το Σάββατο πρωί ημέρα Πρωτομαγιάς, φορτώστε ποδήλατο, εξοπλισμό και διάθεση κι ελάτε μαζί μας σε ένα από τα ομορφότερα βουνά της Ελλάδας για ορεινή ποδηλασία και Mega-Downhill καταστάσεις. Το Σάββατο 1 Μαΐου το downhill.gr θα βρίσκεται στη Δίρφη Ευβοίας και θα παρατάξει όλους τους τρελούς ποδηλάτες στη σειρά σε ομαδική εκκίνηση και μάλιστα την Κυριακή θα είναι "τύπου Le Mans" έτσι για λίγο παραπάνω ζέστα μα τροχάδην μέχρι τα ποδήλατα. Δηλώσεις, όροι, χρηματικά έπαθλα, κόστος συμμετοχής και λοιπές λεπτομέρειες, στο www.downhill.gr. Γιατί πέρα από τις χρονομετρήσεις και το άγχος, να μην ξεχνάμε πως "life is a free ride". Σημειώστε πως:



+ Δε χρειάζεται να έχετε ποδήλατο downhill…
+ Δε χρειάζεται να είστε καλός στο downhill…
+ Δε χρειάζεται να είστε καλός στα άλματα, δεν έχουμε και πολλά…
+ Δε χρειάζεται να είστε καλός στο πετάλι, δε θα έχει πολύ…
+ Δε χρειάζεται να είστε καλός σε κάτι, θα έχει απ' όλα…
- Χρειάζεται: Να φοράτε full face κράνος, προστασία θώρακα και γονάτων!
- Χρειάζεται: Να έχετε διάθεση να διασκεδάσετε!
- Χρειάζεται: Κάθε φορά που θα πέφτετε, να λέτε ότι σκύψατε για να μαζέψετε λουλούδια!
-Χρειάζεται: Να περάσετε ίσως το καλύτερο διήμερο Πρωτομαγιάς!

ζήσε την εμπειρία των αγώνων motogp



... ή θα το ζήσεις από κοντά;



mission 1: Mugello 3-9 Iouvíou 2010









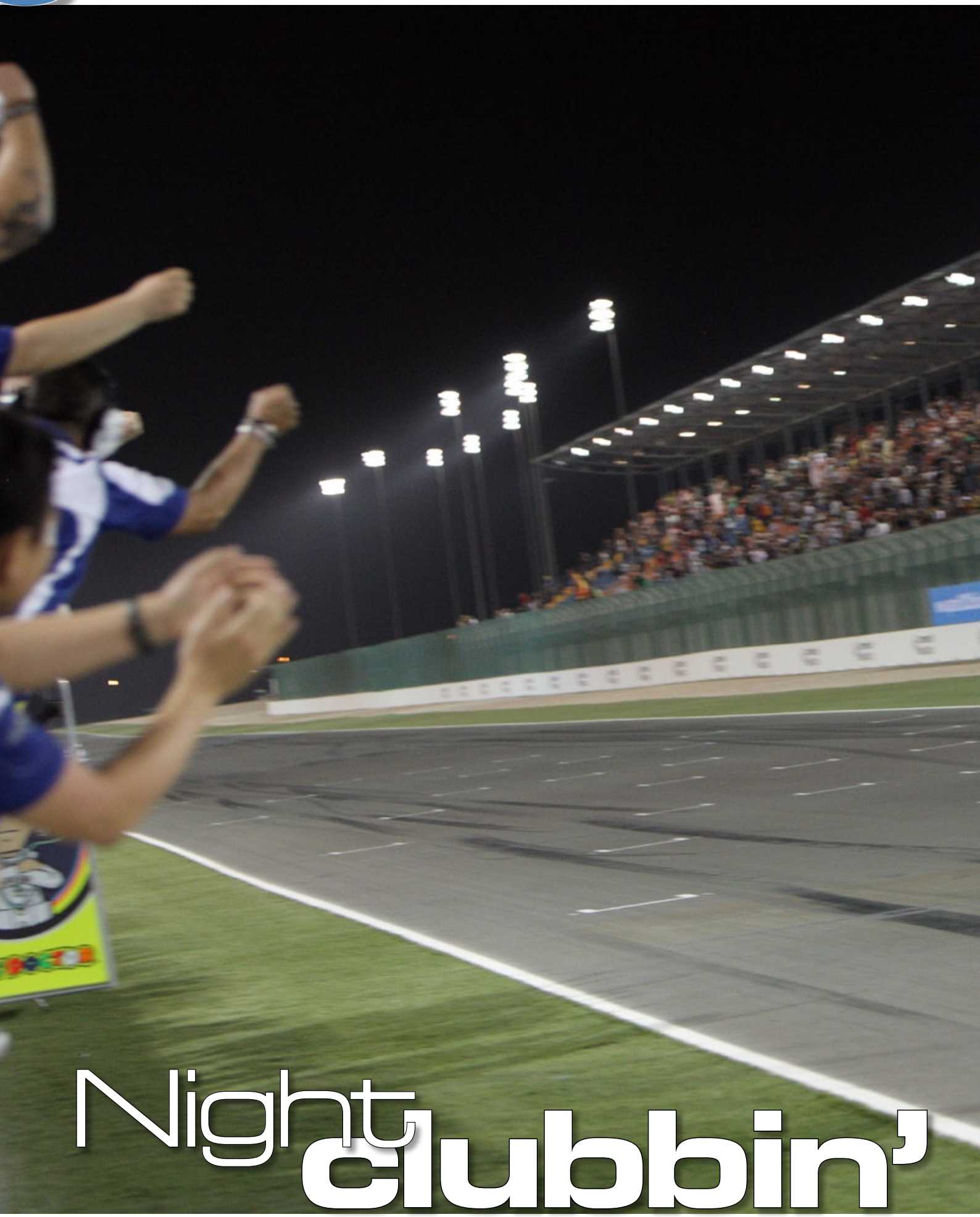


μια μοναδική μοτοσυκλετιστική εμπειρία (τιμή πακέτου συμμετοχής από 550€)

πληροφορίες - δηλώσεις συμμετοχής: **FFW RACING** τηλ. 6970 274025
SKYLINES tours τηλ. 210 6777779

Fast Forward Racing Trips 2010 · SKYLINES Moto GP TOURS · ebike.gr · Fan Motorcycles · queenie art tattoo · Fast Forward Racing

επισκεφτείτε το facebook group στην διεθυνση www.facebook.com/fast forward racing trips 2010



Night clubbin'

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας
φωτό: Ducati, Honda, Suzuki, Yamaha, Bridgestone, MotoGP



Τρεις μέρες τους χόρευε όλους ο Casey Stoner, αλλά όταν ήρθε η ώρα της αλήθειας αληθινός Τραβόλτα του νυχτερινού Qatar αναδείχθηκε ο κύριος από την Ιταλία με τα εννιά παγκόσμια πρωταθλήματα στην τσέπη, κάνοντας το πρώτο βήμα για το 10ο



>> That's racing Casey...

Η νίκη του Valentino Rossi σε οποιαδήποτε πίστα του ντουνιά δε συνιστά έκπληξη, εκτός αν αυτή ονομάζεται Losail και βρίσκεται στο Qatar. Με το καλημέρα λοιπόν ο πρωταθλητής έσπασε το πλεονέκτημα έδρας του Casey Stoner ή, όπως εύστοχα το είπε ο Δάλλας την ώρα που βλέπαμε ζωντανά τον αγώνα, πήρε την εκδίκησή του για το περσινό ξεπαρθένιασμα του Mugello από τον Αυστραλό.

Δεν ήταν εύκολο πάντως. Κατά κράτος κυρίαρχος ο Stoner σε όλα τα δοκιμαστικά session, 0.355 δευτερόλεπτα ταχύτερος στο qualifying, πολύ γρήγορα πέρασε τον Rossi (μαζί με τους Pedrosa, Hayden) και πριν προλάβεις να πεις 'Ducati' είχε δύο δευτερόλεπτα διαφορά. Ο Γιατρός δυσκολεύτηκε περισσότερο να ανέβει δεύτερος και δεν έδειχνε να απειλεί, οπότε η πτώση του Stoner ήταν κάτι παραπάνω από θείο δώρο. Ούτε τώρα όμως είχε καθαρίσει. Hayden και Dovizioso ήθελαν πολύ και έδειχναν πως μπορούσαν να τον φάνε, αλλά η μεταξύ τους μάχη για τη δεύτερη θέση έδωσε εν τέλει στον Ιταλό την ευκαιρία να ανασάνει και να καθαρίσει τη νίκη ανοίγοντας μικρή διαφορά στο τέλος.


46
FIAT
agv



>> Πώς πας έτσι με σπασμένο χέρι;

Αν αυτός είναι ο άνθρωπος που έσπασε το χέρι του ένα μήνα πριν και ήταν αμφίβολος ακόμη και για τον αγώνα, τότε εγώ έχω το ρεκόρ γύρου στις Σέρρες. Ο Jorge Lorenzo λίγες μέρες πριν, στην τελευταία επίσημη δοκιμή στο Qatar, μας είχε αποδείξει πως είναι σκύλος μαύρος, αφού αψήφησε τις ιατρικές οδηγίες, κατέβηκε για δοκιμές και –εντάξει, δίχως να παλέψει για κορυφή – έσφιξε τα δόντια και προετοιμάστηκε όσο καλύτερα μπορούσε για τον εναρκτήριο αγώνα. Λίγοι περίμεναν να τον δουν να πρωταγωνιστεί, γεγονός που και οι ίδιος το επιβεβαίωνε μέχρι τη μέση του αγώνα. Κάπου εκεί όμως, με τον Ben Spies πίσω του να δείχνει απειλητικός, συνειδητοποίησε πως πονούσε λιγότερο απ' όσο θα περίμενε κι ο ίδιος και όρμηξε. Οι κ.κ. Hayden και Dovizioso μάλλον δεν πρόλαβαν να καταλάβουν τι τους χτύπησε, αλλά να τους ενημερώσω εγώ: Ήταν ο τυφώνας Lorenzo, ο οποίος με επίθεση διαρκείας στους τελευταίους γύρους τερμάτισε ένα δευτερόλεπτο πίσω από τον νικητή και περίπου άλλο ένα μπροστά από το φωτο-φίνις της τρίτης θέσης…


PETRONAS
YAMALUBE
BRIDGESTONE



>> Όποιος το έχει το ανοίγει

Αν κάτι άξιζε περισσότερο απ' όλα στον αγώνα ήταν η επική μονομαχία του Andrea (Ανδρέα πού είσαι, σε ψάχνει ο Μήτσος – για όποιον κατάλαβε…) Dovizioso με τον Nicky Hayden. Ο νεαρός Ιταλός ξέρει πως τα ψωμιά του στο HRC δεν είναι και πολλά, μα όσο βλέπει πως η ομόσταυλή του πριμαντόνα είναι πεσμένη στα γόνατα δε χάνει ευκαιρία να την κλοτσάει. Με είχες έξι μήνες ως μουλάρι να σου στήνω τα Ohlins; Τώρα θα δεις. Την ώρα λοιπόν που ο Pedrosa πήγαινε με την όπισθεν, ο Dovi είχε βαλθεί να (ξανα)περάσει τον Rossi, μόνο που λογάριαζε δίχως τον Hayden.

Ο ξαναγεννημένος Αμερικανός έστησε μια τρελή μονομαχία με τον Ιταλό, η οποία κρίθηκε στο νήμα για 11 χιλιοστά του δευτερολέπτου. Ο 'Ανδρέας Dovi' θα πρέπει να κάνει πολλές τεμενάδες στους μηχανικούς (μόνο του κινητήρα) του HRC που κατέβασαν στον εναρκτήριο αγώνα μια μοτοσυκλέτα που μπορεί να μη στρίβει σαν τις άλλες, αλλά στην ευθεία τρώει σίδερα. Όπως είδαμε μάλιστα στον τερματισμό του Qatar, τρώει και ανθρακονήματα, όπως λ.χ. το πλαίσιο του Desmosedici με τον αριθμό 69.


REPSOL
HONDA
Red Bull
SUOMY
ANDREADOVIZIOSO.COM
HONDA
REPSOL



Γλυκιά ήττα

Οι Είχε δώσει δείγματα γραφής από τις επίσημες δοκιμές. Πολλοί μέσα από τη Ducati μας έλεγαν πως φέτος θα είναι αλλιώς. Ο Nicky Hayden μας υπόσχεται πως επέστρεψε στην καλή φόρμα που το 2006 του είχε δώσει τον τίτλο. Το παιδί από το Kentucky αυτή τη φορά ήταν μέσα στην κεφαλή του αγώνα από την αρχή του αγώνα ως το τέλος του. Πολέμησε, πέρασε άνετα τον Pedrosa, απείλησε τον Rossi και στον τσαμπουκά διαρκείας με τον Dovizioso επέδειξε καλογυμνασμένα μπράτσα, τριχωτή πλάτη και ζουμερά κοχόνες.

Δίχως να το αφήσει να πέσει ποτέ, κι ενώ στο μεταξύ ο Lorenzo τους είχε ξεκαθαρίσει πως καλοί είναι αλλά τους λείπει ακόμη κάτι για να φτάσουν τα μεγάλα παιδιά (βλέπε Yamaha YZR-M1), ο Nicky έκανε την τσαμπουκαλίδικη προσπέραση στον Dovi και έδειχνε πως θα πάρει αυτός την τρίτη θέση του βάθρου. Το μόνο που του έλειπε ήταν εκείνα τα λιγοστά αλογάκια που βρήκε ο Dovi στο slipstream της ευθείας του τερματισμού για να περάσει δίπλα του και να κλέψει το βάθρο.

Εμείς τον πάμε με τα χίλια τον Hayden και ευχόμαστε αυτή η επίδοση να μην είναι ένας ακόμη κομήτης. Γιατί και πέρυσι έκανε ένα βάθρο-έκπληξη στο αμερικανικό GP, απόντος (σύμπτωση;) του Stoner και τότε, μα σε όλη την υπόλοιπη χρονιά η δεκάδα ήταν το όνειρό του. Ας είναι φέτος σταθερά καλύτερος λοιπόν.


DUCATI
TIM
DUCATI
DESMOSEDICI
TIM
Enel



Οι αγκώνες ανοίγουν δρόμο

Ευτυχώς δεν είναι προληπτικός ο άνθρωπος. Με τόσα μεγαλόσχημα και κολακευτικά που του έχουν πει, θα έπρεπε κανονικά να έχει κρεμάσει 5-6 χιλιάδες σκόρδα στο M1 του να μην τον βασκάνουν. Για τον Ben Spies μιλάμε, ο οποίος μιλά όσο πιο σεμνά και ταπεινά μπορεί, αλλά μόλις πατήσει τις ρόδες του στην άσφαλτο μας ανοίγει την όρεξη για κάθε είδους υπερφίαλη δήλωση.

Ο Τεξανός ήταν εντελώς αθόρυβος στον αγώνα, για δύο κυρίως λόγους. Πρώτον διότι από την πέμπτη θέση που κρατούσε χαλαρότατα μέχρι τον επόμενο αναβάτη μεσολαβούσαν 5.5 ολόκληρα δευτερόλεπτα. Δεύτερον, διότι ο ίδιος προτίμησε να μη ρισκάρει μια επίθεση στο γκρουπ των πρωτοπόρων, αφενός αναγνωρίζοντας πως δεν έχει την εμπειρία, αφετέρου γιατί η επίδοσή του είναι σπουδαία για ντεμπούτο έτσι κι αλλιώς.

Όπερ και εγένετο, ο Spies κατάφερε να μην προκαλέσει ντόρο όσο έτρεχε, μα μόλις έπεσε η καρό σημαία έγινε το επίκεντρο αμέτρητων συζητήσεων, όπου σε όλες το κεντρικό θέμα είναι: "Αυτός εδώ σε 2-3 αγώνες θα παίζει για τη νίκη κανονικότατα…"


YAMAHA
YAMAHA
MONSTER ENERGY
YAMAHA
BRIDGESTONE
YAMAHA



>> Κουνελάκια μου σας έρχομαι!

Ας υποθέσουμε πως η εκτενής ενασχόληση του Dovi με τα Ohlins πέρυσι είναι μια καλούτσικη δικαιολογία για το χάλι το μαύρο του Dani Pedrosa φέτος. Αλλά αυτός ο Γάλλος, ο Randy de Puniet, του έχει καταστρέψει όλη την επιχειρηματολογία του Ισπανού. Α, όχι, περιμένετε, η LCR είχε κι αυτή Ohlins πέρυσι, άρα εντάξει, ας του δώσουμε άλλον ένα αγώνα του Dani μπας και εξιλεωθεί…

Ο κύριος de Puniet λοιπόν προσπάθησε πολύ να παίξει κοντά στην κορυφή μα δεν το είχε. Αυτό που είχε με χαρακτηριστική ευκολία, ήταν κάτι παραπάνω από πέντε δευτερόλεπτα απόσταση ως τον επόμενο τερματίσαντα στην έβδομη θέση, Dani Pedrosa. Ο Γάλλος έκανε ένα μοναχικό αλλά εξόχως εντυπωσιακό αγώνα, ειδικά από τη στιγμή που η ομάδα του Lucio Cecchinello έχει θεωρητικά το χειρότερο RC212V, άντε να δίνει μάχη με αυτό το Hiroshi Aoyama της Interwetten. Πάντως οι κακές γλώσσες λένε πως δεν έχει καμία σχέση ούτε με τα εργοστασιακά ούτε με τα δύο του Gresini. Εξαιρουμένου του Dovizioso, λοιπόν, ο όμορφος Randy έριξε στα αυτιά όλων των υπολοίπων Honda. Γουστάρουμε!


SHARK
Rossi
Visit
Givi
HONDA
REVIT!
TCX
AIM
DOCTOR GLISS
elf
DINAMICA
QATAR SCIENCE & TECHNOLOGY PARK
TNK
BRIDGESTONE



>> Ο αρχηγός των rookies

Δεν ξέρω τι δηλώσεις κάνουν και δεν κάνουν εκεί στη Suzuki, πάντως το GSV-R δεν το έχουν φτιάξει ανταγωνιστικό ακόμα, αυτό να το θεωρείτε δεδομένο. Ο σπουδαίος αυτός Ιταλός που ακούει στο όνομα Loris Capirossi, στα 35 χρόνια αισίως πήρε την 300ή του εκκίνηση παρέα με ειδική άδεια από τη Dorna να αλλάξει για μία και μόνη φορά τον αριθμό της μοτοσυκλέτας του προς εορτασμό του ευτυχούς γεγονότος.

Αυτός είναι και ο μόνος λόγος που βρίσκεται σε αυτή την ανασκόπηση αγώνα σήμερα, καθότι το αποτέλεσμά του είναι καθ' όλα αδιάφορο και μάλλον ντροπιαστικό για μια φορά ακόμη για τη Suzuki. Από την ένατη θέση και σχεδόν 21 δευτερόλεπτα μακριά από την κορυφή, ο Loris δεν απείλησε ποτέ και κανέναν, καταφέρνοντας μόνο να τερματίσει μπροστά από όλους τους rookies –πλην του Ben Spies…

Σχετικά με την επέτειο των 300 αγώνων του, αξίζει να αναφέρουμε και τη δήλωση του κολλητού του, Valentino Rossi, ο οποίος έλεγε πως "βλέπω τον Loris και παίρνω κουράγιο, έχω μερικά ακόμη χρόνια στα MotoGP…"


RIZLA+
SUZUKI
AKRAPOVIČ
BRIDGESTONE
CRESCENT
MOUL
BERIK
NGK
SPARK PLUGS
SUOMY
MUGELLOLAVORI
300
MUGELLOLAVORI
SUOMY



>> Μεγάλη μπουκιά φάε...

…μεγάλη κουβέντα μη λες! Τόσες και τόσες μέρες οι αναβάτες, προεξαρχόντων των Rossi και Stoner, γκρίνιαζαν στη Dorna πως το βράδυ η πίστα βγάζει υγρασία και σε κάποια σημεία είναι επικίνδυνη. Αρχικά ζητούσαν αλλαγή της ώρας του αγώνα προς το νωρίτερο, αλλά ξέρετε πως είναι τα τηλεοπτικά συμβόλαια και οι ώρες μετάδοσης. Είναι πολλά τα λεφτά boys…

Εν τέλει ο Αυστραλός έπεσε θύμα του ταλέντου του, καθότι ουδείς αμφισβήτησε πως είναι ο βασιλιάς του Qatar. Ακόμη και μετά την τούμπα του, τους χρόνους του κανένας δε μπορεί να τους ακουμπήσει, τι έγινε λοιπόν στον αγώνα και την πάτησε;

Ο ίδιος απολογήθηκε αμέσως μετά, λέγοντας πως έκανε ένα χαζό λάθος: "Έπρεπε να προσέξω περισσότερο. Στους πρώτους γύρους η μοτοσυκλέτα μου με προειδοποίησε με 2-3 γλιστρήματα, αλλά επειδή τα έσωσα νόμιζα πως θα τη βγάλω καθαρή…"

Τελικά αυτό που έγινε ήταν απλά το αναμενόμενο. Προσπάθησε να γυρίσει κοντά στο διαστημικό 1.55.007 του qualifying, έκανε 1.55.537 στον πέμπτο γύρο και την άρπαξε στον επόμενο. Διά του λόγου το αληθές, κανένας άλλος αναβάτης δεν έπεσε κάτω από το 1.56 στον αγώνα. Δηλαδή κύριε Casey κορόιδα είναι όλοι οι άλλοι που δεν προσπάθησαν να πάνε τόσο γρήγορα ή μήπως δε μπορούσαν; Στα χρονομετρημένα οι πρώτοι επτά ήταν στο 1.55… Ή μήπως, λέω εγώ ο κακεντρεχής τώρα, έχεις κανένα μυστήριο άγχος με κάποιον από τους αντιπάλους σου;


TIM
27
TIM



>> My name is Tomizawa, Shoya Tomizawa

Ποιος είναι ο κύριος; Με τόσους πρίγκιπες στη Moto2, από πού ξεφύτρωσε ο πιο χαμογελαστός Ιάπωνας που έχουμε ματαξαναδεί;

Όσοι είχαν παρακολουθήσει τις επίσημες δοκιμές της νέας κατηγορίας τους περασμένους μήνες θα ήξεραν πως το ξύλο είναι εγγυημένο. Στην πρόσφατη δοκιμή, για παράδειγμα, 17 αναβάτες πλακώνονταν στο ίδιο δευτερόλεπτο. Ε λοιπόν, ο αγώνας της Moto2 ήταν ένα χάρμα οφθαλμών, απλά διότι εδώ δεν παίζουν τα νταβατζιλίκια των άλλων κατηγοριών όπου όλοι είναι θεωρητικά ισάξιοι αλλά κάποιοι είναι λίγο πιο ισάξιοι από τους υπολοίπους.

Αν λοιπόν υποθέσουμε πως υπάρχουν κάποια φαβορί στην κατηγορία λόγω εμπειρίας, το πολύνεκρο της πρώτης στροφής φρόντισε για το ένα –Alex de Angelis– και ο έτερος Καππαδόκης, Toni Elias, είχε φροντίσει να κάνει τον εαυτό του ήχο και φως στη δοκιμή του Jerez. Με 15 κιλά τιτάνιο σε βίδες και λάμες να τον κρατούν σε ένα κομμάτι, πάλι καλά που κατάφερε να τερματίσει (4ος).

Όσο για τον εικονιζόμενο κύριο Shoya Tomizawa (#48), μας χάρισε μια γνήσια παράσταση kamikaze οδηγώντας με την ταυτότητα στα δόντια σε όλο τον αγώνα. Για την ιστορία, ο Ιάπωνας έχει μερικά χρόνια στα 125 και μια σεζόν στα 250, μονίμως στη μέση της κατάταξης και πίσω –γι' αυτό όλοι ρωτούσαν ποιος είναι αυτός. Ώσπου κάποιος του έδωσε ένα τετράχρονο τετρακύλινδρο 600…



>> Παραδοσιακά πράγματα

Οι λάτρεις της διχρονίλας απολαύστε. Μόνο τα 125 μας έχουν απομείνει για εισπνοές καμένου λαδιού και ποιος ξέρει πότε οι φωστήρες με τα κουστούμια θα ανακαλύψουν άλλον ένα τρόπο να τετραχρονίσουν και τα 125.
Στον πρώτο αγώνα της χρονιάς η εικόνα ήταν γνώριμη: Αμέτρητα Aprilia μοιρασμένα σε μοτοσυκλέτες με διαφορετικά λογότυπα για να νομίζουμε πως υπάρχει και ανταγωνισμός σε επίπεδο εταιρειών, ένα μάτσο πιτσιρικάδες με άγνοια κινδύνου, απύθμενη θέληση για διάκριση και φιγούρες κοπιαρισμένες από τα ινδάλματά τους των MotoGP.
Ο "έμπειρος" Nicolas Terol (της πιο διαπλεκόμενης ομάδας του πρωταθλήματος, Bancaja Aspar Aprilia) ήταν αυτός που πήρε τη νίκη, κρατώντας τα καλύτερα για το τέλος. Από την αρχή θαυμάσαμε έναν κλασικό αγώνα 125 με ένα καράβι αναβάτες που θα μπορούσαν δυνητικά να κερδίσουν, ωστόσο στους τελευταίους γύρους ο Terol (#40) άρχισε να γράψει ταχύτερους χρόνους απανωτά για να καθαρίσει εύκολα την πρωτιά. Πίσω του οι Pol Espargaro και Marc Marquez (αμφότεροι με Derbi) σκοτώνονταν για την κατανομή του βάθρου, ώσπου από τον πολύ οίστρο ήρθαν σε επαφή μεταξύ τους και το προσωρινό σάστισμα εκμεταλλεύτηκε ο Efrain Vasquez για να πάρει τη δεύτερη θέση. Τρίτος τερμάτισε ο Marquez και τέταρτος ο Espargaro.



ΜΕΓΑΛΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ TRIUMPH **STREET TRIPLE**

wizart



ΟΔΗΓΗΣΤΕ ΤΗΝ ΕΚΠΛΗΚΤΙΚΗ STREET TRIPLE **ΣΤΑ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ** TRIUMPH ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ ΤΗΣ EXTREME TRACKDAYS ΣΤΑ ΜΕΓΑΡΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΣΕΡΡΕΣ.

ΚΑΝΟΝΤΑΣ TEST RIDE ΛΑΜΒΑΝΕΤΕ ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΜΕΡΟΣ ΣΤΗΝ ΜΕΓΑΛΗ ΚΛΗΡΩΣΗ ΓΙΑ ΜΙΑ TRIUMPH STREET TRIPLE, ΠΟΥ ΘΑ ΓΙΝΕΙ **ΣΤΙΣ 13/6** ΣΤΗ ΠΙΣΤΑ ΤΩΝ ΜΕΓΑΡΩΝ

11/4 ΜΕΓΑΡΑ • **9/5** ΜΕΓΑΡΑ • **22-24/5** ΣΕΡΡΕΣ • **13/6** ΜΕΓΑΡΑ

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

www.extremetrackdays.gr
www.triumphmotorcycles.com/greece

TRIUMPH
GO YOUR OWN WAY

TEST RIDE ΣΤΑ ΕΞΗΣ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

ΑΘΗΝΑ:
TRIUMPH ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε., Λ. ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ 46 ΗΡΑΚΛΕΙΟ, Τ: 210 2849200, 210 2842226

TRIUMPH UNITED DEALERS S.A., ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ 77, Τ: 210 7770079, 210 7488251

TRIUMPH ΠΙΕΡΡΑΚΟΣ, Λ. ΚΑΛΑΜΑΚΙΟΥ 104, Τ: 210 9824821

ΠΕΙΡΑΙΑΣ:
TRIUMPH INTERMOTO, ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 35, Τ: 210 4125116

ΒΟΛΟΣ:
TRIUMPH FAST GEAR, Λ. ΑΘΗΝΩΝ 102, Τ: 24210 84430, 24210 62775

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ:
TRIUMPH ΗΛΙΟΦΙΛ ΑΕ, Λ. ΚΩΝ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ 149, Τ: 2310 308811

ΛΑΡΙΣΑ:
TRIUMPH ΤΣΟΥΡΗΣ, 3ο ΧΙΛ ΕΘΝΙΚΗΣ ΛΑΡΙΣΗΣ-ΑΘΗΝΩΝ, Τ: 2410 663098

ΧΙΟΣ:
TRIUMPH ΧΙΟΣ ΤΕΧΝΟΜΟΤΟ, ΜΑΣΤΡΟΛΕΑΝΔΡΟΥ 5, Τ: 22710 41541

ΟΡΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΗΝ ΚΛΗΡΩΣΗ ΜΙΑΣ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑΣ ΠΟΥ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙ Η ΕΤΑΙΡΙΑ ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε. ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΤΩΝ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ TRIUMPH

1. Δικαίωμα συμμετοχής στην κλήρωση έχουν όλοι οι μόνιμοι κάτοικοι Ελλάδος ανεξαρτήτως ηλικίας. Εξαιρούνται οι εργαζόμενοι στην εταιρία ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε. καθώς και οι συνδεδεμένες με αυτήν εταιρίες, οι σύζυγοι αυτών και οι συγγενείς τους πρώτου βαθμού.

2. Για την συμμετοχή στον διαγωνισμό απαιτείται να συμπληρωθεί δελτίο με τα στοιχεία του διαγωνιζόμενου. Έγκυρα θεωρούνται τα δελτία συμμετοχής που είναι ευανάγνωστα με όλα τα στοιχεία συμπληρωμένα και φέρουν την υπογραφή του συμμετέχοντος. Οι συμμετέχοντες θα πρέπει πρώτα να συμπληρώσουν το δελτίο συμμετοχής και κατόπιν να κάνουν ένα TEST RIDE με μια μοτοσικλέτα TRIUMPH STREET TRIPLE. Τα δελτία θα συγκεντρώνονται από τα εξουσιοδοτημένα καταστήματα του δικτύου και θα αποστέλλονται στην εταιρία ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε.

3. Η συμμετοχή στον διαγωνισμό θα έχει διάρκεια από 28/3/2010 έως 13/6/2010. Η κλήρωση θα γίνει στις εγκαταστάσεις του αυτοκινητοδρομίου Μεγάρων στην Πόχη Μεγάρων με την παρουσία Συμβολαιογράφου και τριμελούς επιτροπής που θα αποτελείται από τους: α) Αθανάσιο Ηλιόπουλο, Πρόεδρο Δ.Σ., β) Γεώργιο Φραγκίσκο Ηλιόπουλο, Διευθύνοντα Σύμβουλο, και γ) Άγγελο Δοκόπουλο, Δικηγόρο.

4. Η κλήρωση θα γίνει μεταξύ των δελτίων συμμετοχής που έχουν συμπληρωθεί σωστά και θα κληρωθεί μια μοτοσικλέτα TRIUMPH STREET TRIPLE μοντέλο 2010. Ο νικητής θα ειδοποιηθεί τηλεφωνικά και το πρακτικό της κλήρωσης θα εμφανίζεται στην ιστοσελίδα της εταιρίας ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε.: www.triumphmotorcycles.com/greece από την επόμενη ημέρα και για ένα μήνα.

5. Το δελτίο συμμετοχής και το δώρο είναι προσωποπαγή και ανεπίδεκτα μεταβίβασης. Η μοτοσικλέτα θα παραλαμβάνεται από τον ίδιο τον δικαιούχο. Αν αυτός αρνηθεί την μοτοσικλέτα ή η συμμετοχή του αποδειχθεί άκυρη, ή δεν εμφανιστεί εντός μηνός από την ημερομηνία της κλήρωσης, το δώρο του χάνεται.

6. Ο νικητής με τη συμμετοχή του εκχωρεί το αντίστοιχο περουσιακό πνευματικό δικαίωμα στην ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε. να χρησιμοποιήσει φωτογραφίες, βιντεοταινίες, πόστερ για διαφημιστικούς σκοπούς για ένα χρόνο από την παραλαβή της μοτοσικλέτας, χωρίς προηγούμενη συνεννόηση μαζί του και χωρίς καμία οικονομική απαίτηση από μέρους του.

7. Η συμμετοχή στην κλήρωση σημαίνει ανεπιφύλακτη αποδοχή των παραπάνω όρων.

8. Η εταιρία διατηρεί το δικαίωμα μεταβολής των όρων της κλήρωσης και στην περίπτωση αυτή θα δημοσιεύσει την σχετική τροποποίηση στον ημερήσιο τύπο και στην ιστοσελίδα της.

Οι παραπάνω όροι συντάχθηκαν και υπογράφονται από τον πρόεδρο του Δ.Σ. Αθανάσιο Ηλιόπουλο και θα κατατεθούν σε Συμβολαιογράφο, ενώπιον του οποίου θα διενεργηθεί και η κλήρωση της μοτοσικλέτας.



Moto GP

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Valentino ROSSI	ITA	Fiat Yamaha Team	42:50.099
2	Jorge LORENZO	SPA	Fiat Yamaha Team	+1.022
3	Andrea DOVIZIOSO	ITA	Repsol Honda Team	+1.865
4	Nicky HAYDEN	USA	Ducati Marlboro Team	+1.876
5	Ben SPIES	USA	Monster Yamaha Tech 3	+3.903
6	Randy DE PUNIET	FRA	LCR Honda MotoGP	+9.322
7	Dani PEDROSA	SPA	Repsol Honda Team	+16.508
8	Colin EDWARDS	USA	Monster Yamaha Tech 3	+19.867
9	Loris CAPIROSSI	ITA	Rizla Suzuki MotoGP	+20.893
10	Hiroshi AOYAMA	JPN	Interwetten Honda MotoGP	+21.100
11	Marco SIMONCELLI	ITA	San Carlo Honda Gresini	+31.638
12	Hector BARBERA	SPA	Paginas Amarillas Aspar	+32.573
13	Marco MELANDRI	ITA	San Carlo Honda Gresini	+40.78
Δεν τερμάτισαν	Alvaro BAUTISTA	SPA	Rizla Suzuki MotoGP	
	Aleix ESPARGARO	SPA	Pramac Racing Team	
	Casey STONER	AUS	Ducati Marlboro Team	
	Mika KALLIO	FIN	Pramac Racing Team	

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



Αναβάτες

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	V. Rossi	25																	**25**
2	J. Lorenzo	20																	**20**
3	A.Dovizioso	16																	**16**
4	N. Hayden	13																	**13**
5	B. Spies	11																	**11**
6	R. de Puniet	10																	**10**
7	D. Pedrosa	9																	**9**
8	C. Edwards	8																	**8**
9	L. Capirossi	7																	**7**
10	H. Aoyama	6																	**6**
11	M. Simoncelli	5																	**5**
12	H. Barbera	4																	**4**
13	M. Melandri	3																	**3**

Κατασκευαστές

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Yamaha	25																	**25**
2	Honda	16																	**16**
3	Ducati	13																	**13**
4	Suzuki	7																	**7**

Ομάδες

		QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Fiat Yamaha	45																	**45**
2	Repsol Honda	25																	**25**
3	Monster Yamaha Tech3	19																	**19**
4	Ducati Marlboro	13																	**13**
5	LCR Honda	10																	**10**
6	San Carlo Honda Gresini	8																	**8**
7	Rizla Suzuki	7																	**7**
8	Interwetten Honda	6																	**6**
9	Paginas Amarillas Aspar	4																	**4**


ice
eni

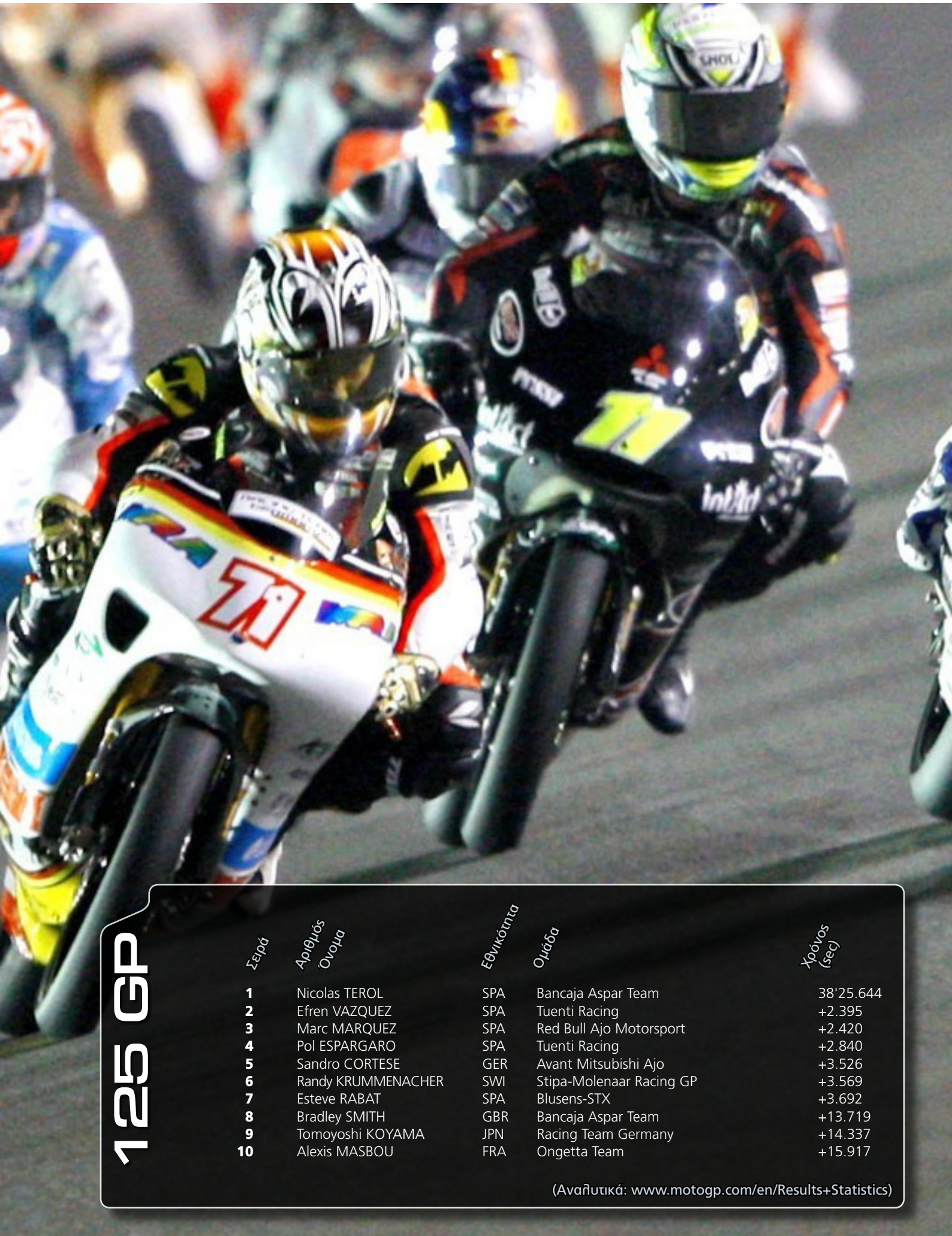


Moto 2

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1		Shoya TOMIZAWA	JPN	Technomag-CIP (Suter)	41'11.768
2		Alex DEBON	SPA	Aeroport de Castello – Ajo (FTR)	+4.656
3		Jules CLUZEL	FRA	Forward Racing (Suter)	+4.789
4		Toni ELIAS	SPA	Gresini Racing Moto2 (Moriwaki)	+6.978
5		Roberto ROLFO	ITA	Italtrans S.T.R. (Suter)	+7.178
6		Mattia PASINI	ITA	JIR Moto2 (Motobi)	+11.804
7		Thomas LUTHI	SWI	Interwetten Moriwaki Moto2 (Moriwaki)	+11.861
8		Simone CORSI	ITA	JIR Moto2 (Motobi)	+12.346
9		Gabor TALMACSI	HUN	Fimmco Speed Up (Speed Up)	+13.821
10		Sergio GADEA	SPA	Tenerife 40 Pons (Pons Kalex)	+20.189

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


PUMA
Magtel.
33
14



125 GP

Σειρά	Αριθμός Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	Nicolas TEROL	SPA	Bancaja Aspar Team	38'25.644
2	Efren VAZQUEZ	SPA	Tuenti Racing	+2.395
3	Marc MARQUEZ	SPA	Red Bull Ajo Motorsport	+2.420
4	Pol ESPARGARO	SPA	Tuenti Racing	+2.840
5	Sandro CORTESE	GER	Avant Mitsubishi Ajo	+3.526
6	Randy KRUMMENACHER	SWI	Stipa-Molenaar Racing GP	+3.569
7	Esteve RABAT	SPA	Blusens-STX	+3.692
8	Bradley SMITH	GBR	Bancaja Aspar Team	+13.719
9	Tomoyoshi KOYAMA	JPN	Racing Team Germany	+14.337
10	Alexis MASBOU	FRA	Ongetta Team	+15.917

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


SHARK
SHOEI
3asy Ride.com
3asy Ride.com

κείμενο: Άρης Παπαναγής **φωτό:** SBK Racing Teams



This is Europe

Πρώτος αγώνας της χρονιάς σε ευρωπαϊκό τερέν και μια ευρωπαϊκή μοτοσυκλέτα με Ευρωπαίο αναβάτη κυριαρχούν. Ο Max Biaggi πήρε δύο νίκες με το RSV4 οδηγώντας χωρίς τα γνωστά του λάθη στα φρένα

Το κόσμημα του παγκοσμίου πρωταθλήματος Superbike, η πίστα του Portimao υποδέχθηκε τον δεύτερο αγώνα της χρονιάς. Ο καιρός στη νότια Πορτογαλία ήταν αναμενόμενα καλός και το τριήμερο γεμάτο μάχες και νέα ρεκόρ. Και στις δύο κατηγορίες κατέβηκαν τα ρεκόρ πίστας, ενώ κατά τη διαδικασία της Superpole και των χρονομετρημένων οι χρόνοι ήταν εκπληκτικοί.

Την Παρασκευή το βράδυ όλα έδειχναν ότι οι πρωταγωνιστές θα είναι οι ίδιοι με εκείνους του Phillip Island αφού οι Haslam, Fabrizio και Checa ήταν οι ταχύτεροι. Την ίδια εντύπωση έδωσαν και τα δοκιμαστικά του Σαββάτου μόνο που στους πρωταγωνιστές προστέθηκαν ο Jacob Smrz και ο Max Biaggi. Ταχύτατος ήταν και ο Rea, αλλά χωρίς να διαλύσει τον ανταγωνισμό όπως έκανε στα επίσημα δοκιμαστικά στην ίδια πίστα τον Ιανουάριο.

Η διαδικασία της Superpole όμως μπορεί να φέρει τα πάνω κάτω και το έκανε. Μια πτώση του Fabrizio και προβλήματα πρόσφυσης του Haga άφησαν τα δύο εργοστασιακά Ducati εκτός 16άδας. Ο Haslam επέστρεψε στην κορυφή με τον Crutchlow και τον Biaggi στον τροχό του. Δεύτερη έξοδος στην πίστα και ο Rea δείχνει ότι δεν έχει πει την τελευταία του κουβέντα ανεβαίνοντας στην κορυφή. Στο αμέσως επόμενο 10λεπτο ο Crutchlow σταματά το χρονόμετρο στο εκπληκτικό 1.42"092 . Τρία δέκατα ταχύτερος από τον περσινό χρόνο του Spies, ο πρωταθλητής των Supersport θα ξεκινούσε από την pole position. Δίπλα του στην πρώτη σειρά οι Biaggi, Haslam και Checa ενώ ο Rea έμεινε στη δεύτερη σειρά.



Περιμέναμε περισσότερα από τον Shane Byrne που είχε δώσει υποσχέσεις για την απόδοση του. Το Portimao είναι μια πίστα που είναι γρήγορος όμως μόνο στο πρώτο σκέλος κατάφερε να μπει στην εξάδα





Ένα γλίστρημα του μπροστινού στέρησε από τον Crutchlow μια τρίτη θέση την οποία όμως πήρε στο δεύτερο σκέλος. Η συνέχεια θα πρέπει να είναι καλύτερη αν η Yamaha θέλει να διατηρήσει τον άσο



Ο φέρελπις Leon Camier αρχίζει να προσαρμόζεται στο V4 της Aprilia βελτιώνοντας την απόδοση του. Με δύο πέμπτες θέσεις σκαρφάλωσε στη βαθμολογία



Δύσκολος αγώνας για τον Fabrizio αφού ξεκινούσε από την 17η θέση. Πέρσι έκλεισε τη χρονιά με νίκη στην Πορτογαλία ενώ φέτος δεν μπήκε καν στη δεκάδα



Αθόρυβα και με σταθερή απόδοση ο Guintoli μαζεύει βαθμούς . Η αισθητική του όμως μας ξάφνιασε περισσότερο από την απόδοση του χάρη στα γυαλιά ηλίου που φορούσε στην εκκίνηση

>>Superbike

Α' Σκέλος

Ο Crutchlow δεν εκμεταλλεύτηκε τη θέση του στη σχάρα μένοντας πίσω από τον Biaggi, τον Haslam και τον Corser που έκανε μια εκπληκτική εκκίνηση. Ο Haslam κολλημένος στον τροχό του Biaggi δεν άφησε χρόνο να χαθεί και μόλις στο δεύτερο γύρο τέθηκε επικεφαλής. Ο Max απάντησε και οι δύο τους θα άλλαζαν πολλές φορές ακόμα θέση στην κορυφή. Ο Ρωμαίος αυτοκράτορας με επίδειξη εμπειρίας κρατήθηκε μπροστά στο τελευταίο κομμάτι του αγώνα για να πάρει την πρώτη νίκη της Aprilia για το 2010. Ο Haslam έμεινε τελικά σε μια άνετη δεύτερη θέση αφού μαζί με τον Biaggi είχαν απομακρυνθεί από τους υπόλοιπους.

Τρία με τέσσερα δευτερόλεπτα πιο πίσω ο Crutchlow έδειχνε να ελέγχει με άνεση την τρίτη θέση. Ο Rea όμως, που μετά από ένα λάθος είχε μείνει στην έκτη θέση, βρισκόταν ήδη στην τέταρτη και άρχισε να πλησιάζει το Yamaha. Τρεις γύρους πριν το τέλος και ενώ η διαφορά είχε φτάσει μόλις τα 5 δέκατα ο αναβάτης της Yamaha δοκίμασε να αντισταθεί πιέζοντας τη μοτοσυκλέτα. Το λάθος δεν άργησε να







Αν δεν πέσει, ο Ruben Xaus μπορεί να κινηθεί το ίδιο γρήγορα με τον team mate του. Οι επιτυχίες όμως αργούν να έρθουν και η BMW δυσανασχετεί









Ο Leon Haslam έμεινε πολύ κοντά στον Biaggi και στα δύο σκέλη. Αν και πέρασε επικεφαλής για πολλούς γύρους, δεν κατάφερε να πάρει μια νίκη για δύο δέκατα του δευτερολέπτου



Ως γνωστόν ο Haga είναι μεγάλος μαχητής και ενώ ξεκίνησε 18ος κατάφερε να ανέβει δύο φορές μέχρι την όγδοη θέση. Εκεί όμως τα βρήκε σκούρα με τους αντιπάλους του και τα προβλήματα πρόσφυσης του Ducati



Ο Carlos Checa συνεχίζει τις καλές εμφανίσεις αν και στην Αυστραλία τα πήγε καλύτερα. Οι δύο τέταρτες θέσεις παρόλα αυτά τον κρατούν σε επαφή με την κορυφή

έρθει και ένα γλίστρημα του μπροστινού τον έστειλε στο gravel. Έτσι ο Rea ανέβηκε χωρίς μάχη στο βάθρο ενώ ο Crutchlow συνέχισε για τους 2 βαθμούς της 14ης θέσης.
Η επιτυχία της Aprilia ολοκληρώθηκε από την 5η θέση του Leon Camier. Το νέο ταλέντο της κατηγορίας ξεκίνησε δέκατος και αναρριχήθηκε περνώντας τρανταχτά ονόματα. Ένα από αυτά ήταν και ο Haga ο οποίος έκανε εκπληκτική εκκίνηση φτάνοντας μέχρι την έβδομη θέση, ωστόσο με πρόβλημα πρόσφυσης δεν μπόρεσε να περάσει τον Shane Byrne, ούτε και να αντισταθεί στους Camier και Toseland που ανέβαιναν επιθετικά.

>>Superbike

Β' Σκέλος

Με κακή εκκίνηση και στο δεύτερο σκέλος για τον Crutchlow έκλεισε τον πρώτο γύρο και πάλι τέταρτος. Biaggi, Rea και Haslam ξεκίνησαν από νωρίς να τρώγονται μπροστά του και, παρά την πτώση του νωρίτερα, ο Βρετανός μπήκε στο παιχνίδι. Ωστόσο ο Max μπήκε μπροστά και άνοιξε το βήμα του στην προσπάθεια να χτίσει διαφορά. Ο Haslam βέβαια δεν είχε καμία διάθεση να αφήσει τον Ιταλό να ξεφύγει κρατώντας τη διαφορά του στα 3-4 δέκατα. Ο Crutchlow βλέποντας τους δύο να ξεμακραίνουν πέρασε τον Rea και προσπάθησε να τους πλησιάσει. Από την άλλη ο Rea άρχισε να αντιμετωπίζει προβλήματα με τον κινητήρα του μέχρι που τελικά παρέδωσε πνεύμα. Πολύτιμοι βαθμοί χάθηκαν για την Ten Kate, ενώ χαμόγελα φάνηκαν στο box της Yamaha.
Ο Crutchlow είχε ροκανίσει όλη τη διαφορά από τους δύο πρώτους και ήταν έτοιμος να επιτεθεί για τη νίκη. Το ίδιο έτοιμος βέβαια ήταν και ο Haslam ο οποίος δοκίμασε πρώτος και πέρασε τον Biaggi. Αμέσως μετά πέρασε και ο Crutchlow αλλά ο Max είχε ακόμα αποθέματα ταχύτητας. Απάντησε και στους δύο εκμεταλλευόμενος την εμπειρία του για να γίνει διπλός νικητής της ημέρας. Ο Haslam και πάλι δεύτερος παραμένει στην κορυφή της βαθμολογίας, ενώ η τρίτη θέση ήταν μια ανάσα ελπίδας για την ομάδα της Yamaha. Το ίδιο ήταν η έκτη θέση του Toseland πίσω από τον Camier και τον Checa που τερμάτισαν στις ίδιες θέσεις όπως και στο πρώτο σκέλος. Ο Checa με δύο τέταρτες θέσεις έμεινε πίσω και από τον Biaggi στη βαθμολογία αλλά συνεχίζει να δείχνει τον δρόμο στα εργοστασιακά Ducati.

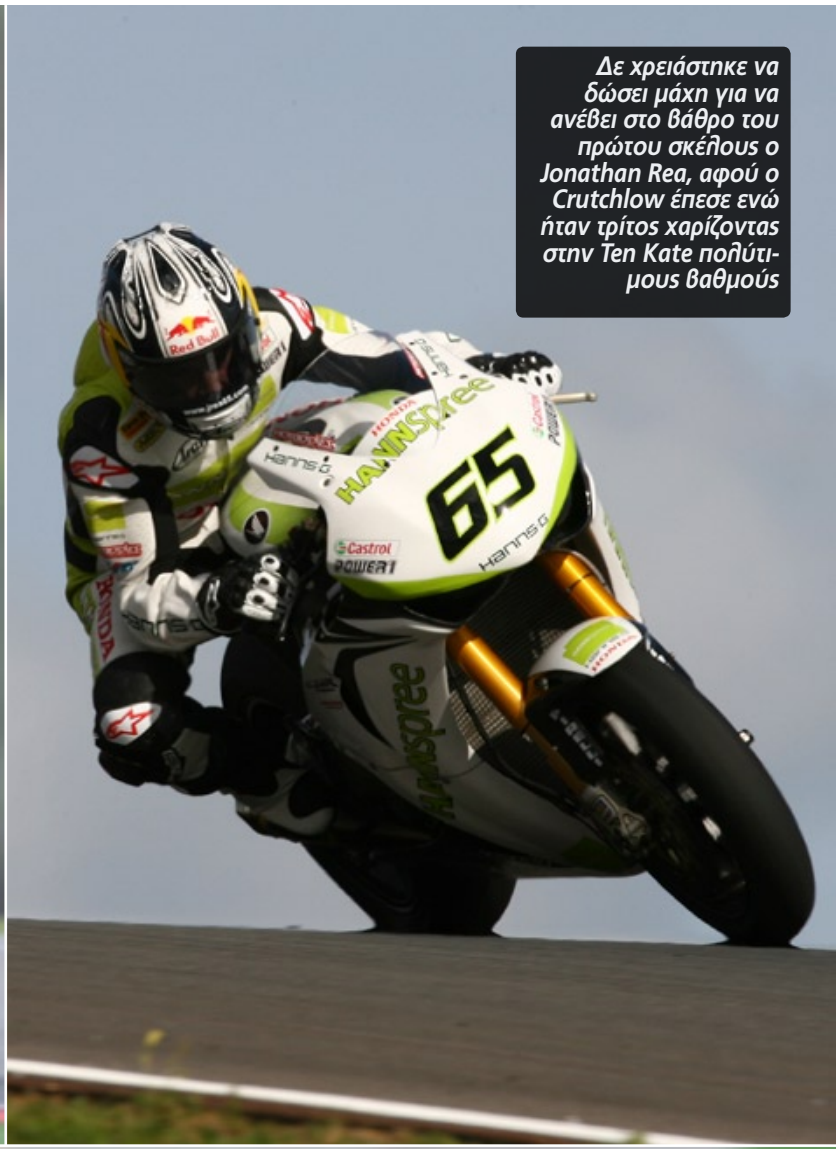




Απογοητευτικός ήταν για ακόμα μία φορά ο Neukirchner που με το ζόρι παίρνει βαθμό – αν δεν πέσει



Τα νέα χρώματα έφεραν γούρι στην ομάδα της Aprilia που χάρη στην απόδοση του Max Biaggi έφυγε από το Portimao με δύο νίκες



Δε χρειάστηκε να δώσει μάχη για να ανέβει στο βάθρο του πρώτου σκέλους ο Jonathan Rea, αφού ο Crutchlow έπεσε ενώ ήταν τρίτος χαρίζοντας στην Ten Kate πολύτιμους βαθμούς





Βήμα-βήμα προσαρμόζεται και πάλι στα Superbikes ο πρώην πρωταθλητής James Toseland. Δεν έχει βρει ακόμα το στήσιμο του R1 παλεύοντας έτσι με τον Byrne για την έκτη θέση

>>Supersport

Ο νικητής του πρώτου αγώνα, Eugene Laverty, ήταν ο ταχύτερος και στα δύο χρονομετρημένα δοκιμαστικά των Supersport δείχνοντας ότι φέτος θα είναι η χρονιά του. Πολύ κοντά του όμως σε χρόνους ήταν και οι υπόλοιποι αναβάτες που συμπλήρωσαν την πρώτη σειρά. Sofuoglu, Pirro και Lascorz γύρισαν και αυτοί κάτω από το 1.46" υποσχόμενοι να κάνουν δύσκολη τη ζωή του Laverty και χαρούμενους τους θεατές.

Ο Laverty είχε ένα λόγο παραπάνω όμως να κερδίσει στο Portimao αφού η ομάδα του υποστηρίζεται από τους φορείς της περιοχής και της πίστας. Ξεκίνησε λοιπόν δυνατά οδηγώντας τον αγώνα. Πίσω του οι υπόλοιποι τρεις προσπαθούσαν να βρουν ρυθμό, να αμυνθούν ο ένας απέναντι στον άλλον και να ξεκαθαρίσουν με όσους μπλέχτηκαν στα πόδια τους όπως ο Fujiwara. Ο Laverty ξεκίνησε την προσπάθεια να απομακρυνθεί αλλά ο Lascorz κρατήθηκε κοντά του για λίγο. Ο Ισπανός με το ZX-6R έχασε ωστόσο για λίγο την επαφή με την κορυφή δίνοντας την ευκαιρία στον Sofuoglu να πλησιάσει. Όταν ο Lascorz βρήκε και πάλι τον ρυθμό του ήταν αργά. Ο πρώην πρωταθλητής πλησίαζε μαινόμενος και πέντε γύρους πριν το τέλος βρέθηκε να οδηγεί τον αγώνα. Αυτό φυσικά δε σήμαινε κάτι αφού στην κατηγορία έχουμε συνηθίσει να βλέπουμε απίστευτες μάχες. Τον Laverty πέρασε και ο Lascorz και στην προσπάθεια του να ανταποδώσει ο Βρετανός ακούμπησε στο εσωτερικό βιράζ ταράζοντας την ευαίσθητη ισορροπία στη μέση της στροφής. Μια ανώδυνη πτώση τον έστειλε στην 11η θέση χαρίζοντας έτσι μια θέση στο βάθρο στον Michele Pirro. Μπροστά ο Lascorz δεν κατάφερε ποτέ να περάσει τον έμπειρο Τούρκο ο οποίος δηλώνει και πάλι παρών για τον τίτλο.



Ακόμα μία τέταρτη θέση για την Triumph αυτή τη φορά με τον Chaz Davies. Ο ρυθμός του Βρετανού ήταν ταχύτατος αλλά όχι τόσο ώστε να φτάσει την πρώτη τριάδα



Ο Lascorz οδήγησε τον αγώνα για πολλούς γύρους αλλά δεν μπόρεσε να κρατήσει τον Sofuoglu πίσω του. Άλλη μια δεύτερη θέση ωστόσο τον φέρνει μόλις ένα βαθμό μακριά από την κορυφή





Ο Τούρκος πρώην πρωταθλητής Kenan Sofuoglu ξεκινά να απαντά σε όσους πίστεψαν ότι πέρασε η εποχή του. Με μια πειστική νίκη στο δύσκολο Portimao πέρασε επικεφαλής στη βαθμολογία



Ο νέος team mate του Sofuoglu, Michele Pirro είναι ιδιαίτερα ενθουσιώδης αναβάτης. Αυτό μάλλον είναι προσόν για την κατηγορία και η θέση στο βάθρο το αποδεικνύει

SBK 1ος Σκέλος

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	M. BIAGGI	Aprilia Alitalia Racing	**37'.59".283**
2	L. HASLAM	Team Suzuki Alstare	**+0.200**
3	J. REA	HANNspree Ten Kate Honda	**+6.901**
4	C. CHECA	Althea Racing	**+7.457**
5	L. CAMIER	Aprilia Alitalia Racing	**+7.564**
6	S. BYRNE	Althea Racing	**+11.420**
7	J.TOSELAND	Yamaha Sterilgarda Team	**+18.391**
8	N. HAGA	Ducati Xerox Team	**+18.536**
9	T. CORSER	BMW Motorrad Motorsport	**+24.514**
10	R. XAUS	BMW Motorrad Motorsport	**+32.427**
11	M. FABRIZIO	Ducati Xerox Team Ducati	**+35.045**
12	L. LANZI	DFX Corse	**+36.816**
13	S. GUINTOLI	Team Suzuki Alstare	**+36.841**
14	C.CRUTCHLOW	Yamaha Sterilgarda Team	**+44.678**
15	T. SYKES	Kawasaki Racing Team	**+44.942**
16	V. IANNUZZO	S.C.I. Honda Garvie Image	**+59.135**
17	S. MORAIS	ECHO CRS Honda	**+59.852**
18	R. HAYDEN	Team Pedercini	**+1'00.097**
19	M. BAIOCCO	Team Pedercini	**+1'10.151**
20	L. SCASSA	Supersonic Racing Team	**+6 γύροι**
Εκτός κατάταξης			
-	A. PITT	Team Reitwagen BMW	**4 γύροι**
-	J. SMRZ	Team PATA B&G Racing	**8 γύροι**
-	M. TAMADA	Team Reitwagen BMW	**18 γύροι**
-	M. NEUKIRCHNER	HANNspree Ten Kate Honda	**19 γύροι**

SBK 2ος Σκέλος

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	M. BIAGGI	Aprilia Alitalia Racing	**38'.06".128**
2	L. HASLAM	Team Suzuki Alstare	**+0.191**
3	C.CRUTCHLOW	Yamaha Sterilgarda Team	**+0.658**
4	C. CHECA	Althea Racing	**+1.015**
5	L. CAMIER	Aprilia Alitalia Racing	**+3.123**
6	J.TOSELAND	Yamaha Sterilgarda Team	**+9.131**
7	S. BYRNE	Althea Racing	**+11.033**
8	N. HAGA	Ducati Xerox Team	**+13.452**
9	S. GUINTOLI	Team Suzuki Alstare	**+13.964**
10	T. CORSER	BMW Motorrad Motorsport	**+16.377**
11	M. FABRIZIO	Ducati Xerox Team Ducati	**+26.351**
12	R. XAUS	BMW Motorrad Motorsport	**+27.964**
13	T. SYKES	Kawasaki Racing Team	**+33.566**
14	L. LANZI	DFX Corse	**+33.823**
15	M. NEUKIRCHNER	HANNspree Ten Kate Honda	**+37.372**
16	L. SCASSA	Supersonic Racing Team	**+45.611**
17	R. HAYDEN	Team Pedercini	**+56.512**
18	M. BAIOCCO	Team Pedercini	**+58.980**
19	M. TAMADA	Team Reitwagen BMW	**+1'.15.819**
20	A. PITT	Team Reitwagen BMW	**+1'.41.672**
Εκτός κατάταξης			
-	V. IANNUZZO	S.C.I. Honda Garvie Image	**10 γύροι**
-	S. MORAIS	ECHO CRS Honda	**12 γύροι**
-	J. REA	HANNspree Ten Kate Honda	**15 γύροι**
-	J. SMRZ	Team PATA B&G Racing	**15 γύροι**

Portimao
www.autodromoalgarve.com.pt/
Έτος κατασκευής: **2008**
Μήκος: 4.658 km
Στροφές: 15
Δεξιές: 9
Αριστερές: 6



1ος Σκέλος

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 20ºC
Θερμοκρασία ασφάλτου: 29ºC
Διάρκεια αγώνα: 22 γύροι – 101.024km
Ρεκόρ πίστας: Max Biaggi
1:42.774 – 160.850km/h
Superpole: Cal Crutchlow
1:42.092 – 161.920km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Leon Haslam (2ος γύρος)
1:32.193 – 173.571km/h

2ος Σκέλος

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 20ºC
Θερμοκρασία ασφάλτου: 33ºC

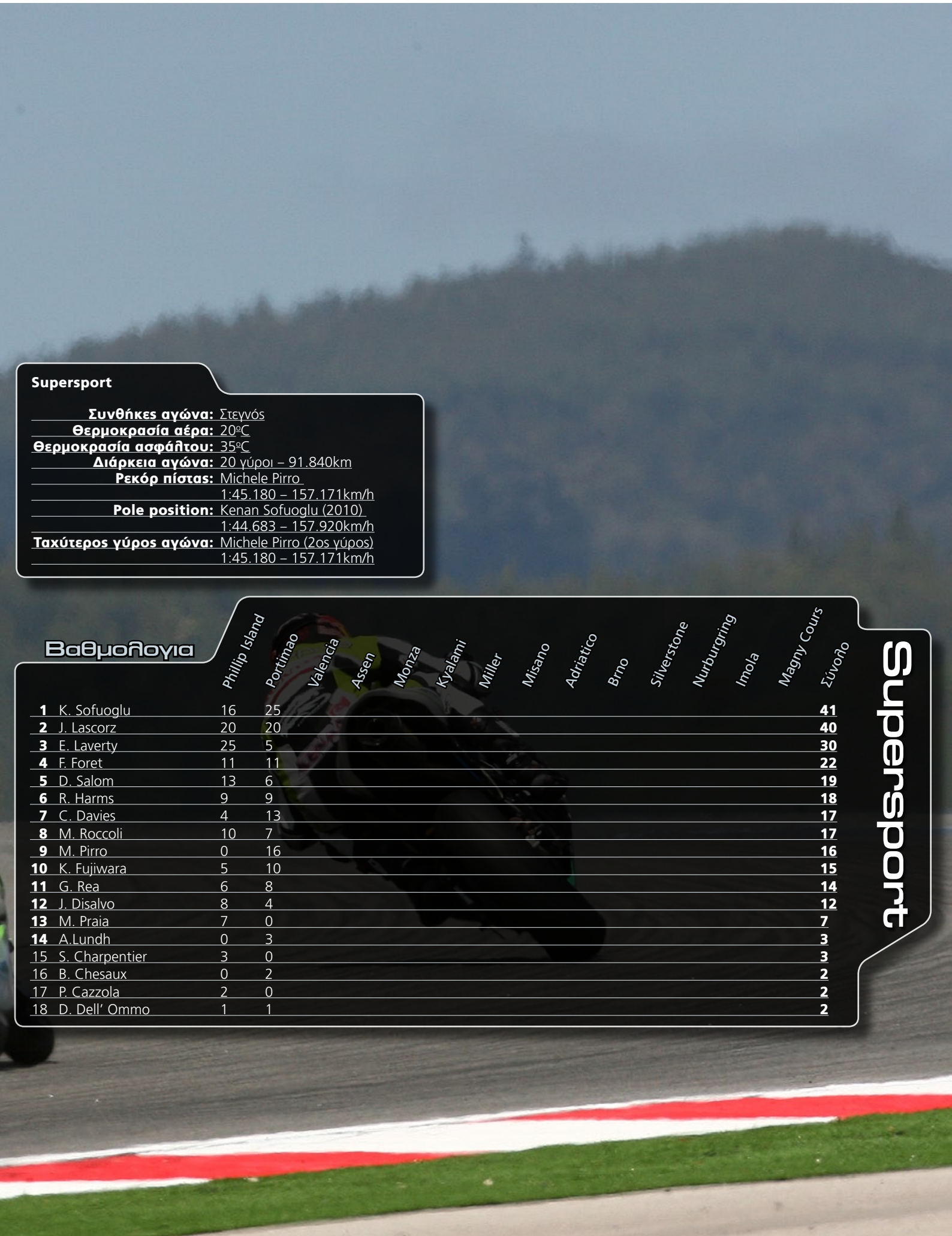
Βαθμολογια

		Phillip Island	Portimao	Valencia	Assen	Monza	Kyalami	Miller	Misano	Adriatico	Brno	Silverstone	Nurburgring	Imola	Magny Cours	Σύνολο
1	L. Haslam	25-20	20-20													**85**
2	M. Biaggi	11-8	25-25													**69**
3	C. Checa	9-25	13-13													**60**
4	M. Fabrizio	20-16	5-5													**46**
5	N. Haga	16-11	8-8													**43**
6	J. Ray	13-10	16													**39**
7	S. Guintoli	10-13	3-7													**33**
8	L. Camier	5-5	11-11													**32**
9	T. Corser	9-7	7-6													**16**
10	C. Crutchlow	0-7	2-16													**25**
11	J. Toseland	0-6	9-10													**25**
12	S. Byrne	2-4	10-9													**25**
13	L. Lanzi	6-3	4-2													**15**
14	R. Xaus	0-0	6-4													**10**
15	J. Smrz	8-0	0-0													**8**
16	T. Sykes	3-0	1-3													**7**
17	M. Neukirchner	4-0	0-1													**5**
18	j. Brookes	0-2	0-0													**2**
19	A. Pitt	1-1	0-0													**2**



SS Αποτελέσματα

Θέση	Αναβάτης	Ομάδα	Χρόνος (sec)
1	K.SOFUOGLU	HANNspree Ten Kate Honda	**35'.21.143**
2	J.LASCORZ	Kawasaki Motocard.com	**+0.031**
3	M.PIRRO	HANNspree Ten Kate Honda	**+8.879**
4	C.DAVIES	ParkinGO Triumph BE1	**+15.270**
5	F.FORET	Team Lorenzini by Leoni Kawasaki	**+22.096**
6	K.FUJIWARA	Kawasaki Motocard.com	**+23.041**
7	R.HARMS	Harms Benjan Racing Honda	**+30.830**
8	G.REA	Intermoto Czech Honda	**+35.171**
9	M.ROCCOLI	Intermoto Czech Honda	**+35.225**
10	D.SALOM	ParkinGO BE1 Triumph	**+35.239**
11	E.LAVERTY	Parkalgar Honda	**+49.540**
12	J.DISALVO	ParkinGO BE1 Triumph	**+49.628**
13	A.LUNDH	Cresto Guide Racing Team	**+1'.08.602**
14	B.CHESAUX	Harms Benjan Racing	**+1'.13.455**
15	D.DELL'OMO	Kuja Racing Honda	**+1'.30.738**
16	P.CAZZOLA	Kuja Racing Honda	**+1'.30.852**
17	M.HUNT	Race Lab Yamaha	**+1 γύρος**
18	E.BLOKHIN	Rivamoto	**+1 γύρος**
Εκτός κατάταξης			
-	M.PRAIA	Parkalgar Honda	**4 γύροι**
-	M.LAGRIVE	ParkinGO Triumph BE1	



Supersport

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 20ºC
Θερμοκρασία ασφάλτου: 35ºC
Διάρκεια αγώνα: 20 γύροι – 91.840km
Ρεκόρ πίστας: Michele Pirro
1:45.180 – 157.171km/h
Pole position: Kenan Sofuoglu (2010)
1:44.683 – 157.920km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Michele Pirro (2os γύρος)
1:45.180 – 157.171km/h

Βαθμολογια

		Phillip Island	Portimao	Valencia	Assen	Monza	Kyalami	Miller	Misano	Adriatico	Brno	Silverstone	Nurburgring	Imola	Magny Cours	Σύνολο
1	K. Sofuoglu	16	25													**41**
2	J. Lascorz	20	20													**40**
3	E. Laverty	25	5													**30**
4	F. Foret	11	11													**22**
5	D. Salom	13	6													**19**
6	R. Harms	9	9													**18**
7	C. Davies	4	13													**17**
8	M. Roccoli	10	7													**17**
9	M. Pirro	0	16													**16**
10	K. Fujiwara	5	10													**15**
11	G. Rea	6	8													**14**
12	J. Disalvo	8	4													**12**
13	M. Praia	7	0													**7**
14	A.Lundh	0	3													**3**
15	S. Charpentier	3	0													**3**
16	B. Chesaux	0	2													**2**
17	P. Cazzola	2	0													**2**
18	D. Dell' Ommo	1	1													**2**

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Ο Ben Spies πρέπει να κερδίσει α
Wayne
πρώην πρωταθλητής

«Θα φροντίσω
μόνο ε
αναβάτης R

«Θα αισθανόμ
αναβά

«Νομίζω πως ο Spies είναι ο καλύτερος
αναβάτης στον κόσμο αυτή τη
στιγμή
Mat Mladin,
πρωταθλητής AMA SBK

«Απελπισμένοι, αυτό ακριβώς είμαστε
τώρα
Marco Melandri,
αναβάτης San Carlo Gresini MotoGP



...πό τον πρώτο ...χρόνο

...e Rainey, ...GP500



Λες και ο Spies δεν έχει ήδη αρκετό βάρος στους ώμους του, πάρε λίγη ακόμη πίεση. Πάντως ο Rainey έχει ένα δίκιο: Αν ο Spies θέλει να βάλει ψυχολογικά τον εαυτό του στον χάρτη, θα πρέπει να επαναλάβει αυτό που κάνει σε όλη του την καριέρα, δηλαδή να ρίξει τη βόμβα του με το καλημέρα. Είναι ψυχοβγάλτης η μεγάλη κατηγορία Ben…

...ώστε η Honda να μην ακούει ...έναν αναβάτη στην εξέλιξη της ...μοτοσυκλέτας

Andrea Dovizioso, ...epsol Honda MotoGP



Τα της Honda είναι γνωστά, ειδικά η κόντρα Dovi-Pedrosa. Ο Ιταλός βλέπει πως το "κουβάλημα" των Ohlins στη μισή περσινή σεζόν αποδίδει τώρα καρπούς, ευκαιρία να δείξει στη Honda πως του αξίζει κάτι καλύτερο από τον ρόλο του ως μουλάρι δοκιμών του Pedrosa. Πέρυσι πάντως ο Ισπανός τον περνούσε ακόμη και τραυματίας, φέτος;

...ουν σαν προδότης αν άφηνα τη Yamaha

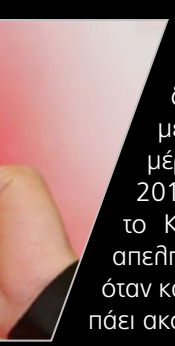
Valentino Rossi, ...της Fiat Yamaha MotoGP



Αν είναι Γιατρός, είναι αναμφίβολα ο δόκτωρ Κωλοτούμπας. Έχουμε χάσει το μέτρημα με τις σπόντες του Rossi προς τη Yamaha, σε βαθμό που στην Ιταλία θεωρείται 99.9% βέβαιη η μετακίνησή του στη Ducati το 2011, αλλά ο ίδιος φροντίζει να τα (ξανα-)φέρει όλα τούμπα.



Ο Αυστραλός ούτε τα λόγια του μασάει, ούτε συνηθίζει να λέει χαζομάρες. Σε πρόσφατη τηλεοπτική του συνέντευξη εξήγησε πως κατά τη γνώμη του ο Ben Spies βρίσκεται "εκεί πάνω", στην κορυφή μαζί με τον Valentino Rossi. Αν μη τι άλλο, ο Mladin ξέρει καλά: Τρία σερί πρωταθλήματα έχασε από τον θαυματουργό 24χρονο Τεξανό.



"Την πρώτη φορά του καβάλησα το (περσινό) Honda γύρισα αμέσως 1.5 δευτερόλεπτο πιο γρήγορα απ' ό,τι με το Kawasaki. Τώρα, μετά από έξι μέρες δοκιμών με το αγωνιστικό του 2010 είμαι δύο δέκατα πιο αργός από το Kawasaki…" Είναι μετά να μην απελπίζονται στην ομάδα του, ειδικά όταν και ο άλλος Marco, ο Simoncelli, πάει ακόμη χειρότερα;

ebike.gr

the back



Εσύ θα έκανες 200 χιλιόμετρα με ποδήλατο; Άκου τον ειδικό και, πού ξέρεις, μπορεί και να εκπλήξεις τον εαυτό σου



PROJECT MX (ΝΟΤΙΑ ΑΦΡΙΚΗ)

http://www.projectmx.co.za/mx/

For the love of Dirt

Καλωσορίζουμε ένα νέο ψηφιακό και δωρεάν περιοδικό για τη Μοτοσυκλέτα.
Το Project MX από τη Νότια Αφρική μοιάζει περισσότερο με fanzine με τις μόλις 22 σελίδες της ύλης του –στις οποίες οι συνολικές λέξεις κειμένου που θα βρείτε γεμίζουν μετά δυσκολίας ένα τυπικό First Ride του ebike.gr…
Η θεματολογία του αφορά ο,τιδήποτε βρίσκεται στη Νότια Αφρική, έχει δύο ρόδες και περνά τον περισσότερο χρόνο του στον αέρα. Δηλαδή μιλάμε για 22 σελίδες με μεγάλες και εντυπωσιακές φωτογραφίες MX και BMX με ιδιαίτερη έφεση στο Freestyle.
Το Project MX διαβάζεται on line, χωρίς δυνατότητα download. Επίσης δε γίνεται καμία αναφορά σε περιοδικότητα, καθώς το πρώτο του τεύχος που μόλις κυκλοφόρησε δεν αναφέρει καν ημερομηνία και μάλλον ούτε οι ίδιοι δε γνωρίζουν πότε θα κυκλοφορήσει το δεύτερο.



ROYAL ENFIELD (ΙΝΔΙΑ)

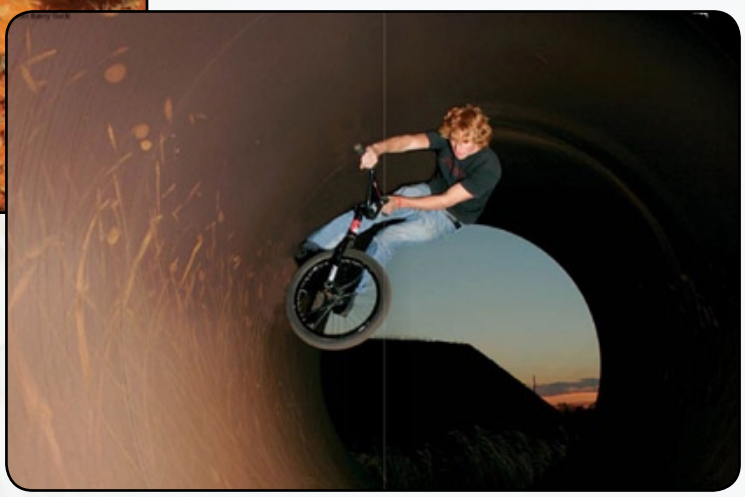
http://www.royalenfield.com/

Οδύσσεια όνομα και πράμα

Για να λάβει μέρος κανείς σε αυτή την ετήσια εκδρομή της Royal Enfield θα πρέπει να μπορεί να τρέξει πέντε (5) χιλιόμετρα συνεχόμενα και να βγάλει 50 pous-aps σε μια ώρα! Τι Οδύσσεια θα ήταν αλλιώς;
Εκδρομές στην Ινδία και τα Ιμαλάια θα βρείτε πολλές, οι περισσότερες με Royal Enfield Bullet, αυτή όμως ξεχωρίζει. Αρχικά διότι διοργανώνεται από την ίδια την Ινδική εταιρεία και αφορά αποκλειστικά και μόνο ιδιοκτήτες μιας μοτοσυκλέτας της. Στη σχετική ιστοσελίδα (http://www.royalenfield.com/company/events/himalayanodyssey/2010_.aspx) ανακαλύπτουμε διάφορες ενδιαφέρουσες απαιτήσεις για την 7η Himalayan Odyssey.
Απαγορεύονται οι συνεπιβάτες καθώς η διαδρομή είναι τόσο ζόρικη που δε σηκώνει δεύτερο άτομο. Για να γίνει κανείς δεκτός σε μια 'Οδύσσεια στα Ιμαλάια' θα πρέπει να περάσει από εξετάσεις σε διάφορα επίπεδα, φυσικά σε οδηγική εμπειρία αλλά και σε φυσική κατάσταση. Δεν αρκεί να λες ότι τρέχεις πέντε χιλιόμετρα, ο Ινδός θα σε εξετάσει!
Οι εγγραφές ανοίγουν στις 5 Απριλίου και το κόστος συμμετοχής δεν ανακοινώνεται.












ROYAL ENFIELD
Click to view International Website
Search
trip
Home Motorcycles Community Company Careers Sales Service & Spares Contact Gallery Login
Home » Company » Events » Himalayan Odyssey 2010
HIMALAYAN ODYSSEY 2010
trip
ROYAL ENFIELD
HIMALAYAN ODYSSEY
2010
Take the High way
*tentative dates
HIMALAYAN ODYSSEY 2009
HIMALAYAN ODYSSEY 2008
HIMALAYAN ODYSSEY 2007
PRE EVENT
Eligibility Criteria
Rules & Regulations
Bike preparation
FAQs
Facilities
Group riding
Ensure smooth ride
Things to carry
Riding Gear
Itinerary
Its back - the biggest, the toughest, the highest and the most fun-filled ride above sea level, now in its seventh edition.
While the main theme is an exhilarating experience, the underlying emphasis is on safety in every aspect of the ride. Whether it is planning of the route or execution of the ride, Royal Enfield provides service and medical back up to provide confidence not just to the first time participants but also to their friends and family. The Himalayan Odyssey has expert and experienced pilots to guide the group in various areas of bike riding and coping with the weather and terrain.
Registration opens on Monday, 5th April
Participation in Himalayan Odyssey 2010 is subject to Eligibility Criteria. Please read through all Pre Event pages before registering.
Submit your queries using the form bellow:

From Finland with...love

Πριν μερικές μέρες, για λόγους άσχετους, έβαλα στο Google τη λέξη scooter. Με μεγάλη μου έκπληξη είδα αυτό: www.kickbike.com

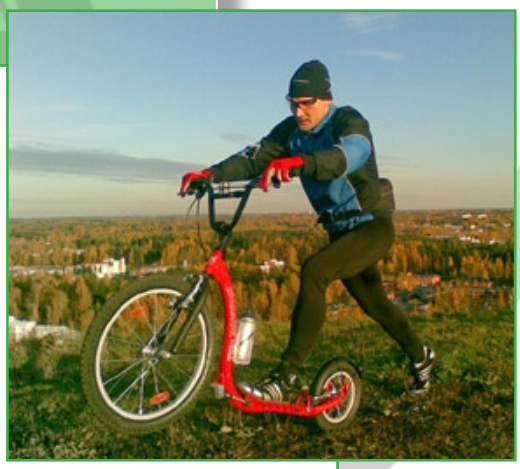
Πρόκειται για ένα άλλο είδος ποδηλάτου: Σκελετός σα μεγάλο πατίνι, τιμόνι ποδηλατικό, μεγάλος τροχός εμπρός, λίγο μικρότερος πίσω και v-brakes. Δεν έχει μετάδοση, γιατί απλά δεν τη χρειάζεται. Το ένα πόδι πάνω, ενώ το άλλο σπρώχνει με μανία το έδαφος. (Άντε να ανέβεις την Αλεξάνδρας με αυτό.) Υπεύθυνοι για την εξέλιξη της κατασκευής είναι οι Φιλανδοί.

Η τρέλα τους έχει προχωρήσει περισσότερο: Υπάρχουν κουρσοειδή, μαουντενοειδή, ή ακόμα και καλαθάτα για να τα φορτώνεις στις αστικές εξορμήσεις σου. Ανάλογα με τον τύπο διαθέτουν μπροστινούς τροχούς 26 ιντσών (χώμα) ή 28 ιντσών (άσφαλτος). Ο πίσω τροχός είναι 18 ιντσών, ενώ διατίθεται και σε έκδοση freeride (!!) με διάμετρο τροχών 12,5 ίντσες.

Τόσο προηγμένοι είναι που διοργανώνουν και αγώνες. Μέχρι και Παγκόσμιο Πρωτάθλημα έχουν! Φοράνε τα κράνη τους, τις λύκρες τους και ξεκινούν. Κατεβαίνουν και μονοπάτια διότι κάποια μοντέλα διαθέτουν μπροστινή ανάρτηση αλλά και ελαστικά για χωμάτινα τερέν!

Στην Ελλάδα δεν έχουν αντιπροσωπεία και δεν τα έχουμε δει στα... πόδια κανενός. Παρόλα αυτά, αν ποτέ φτάσει και εδώ αυτό το περίεργο όχημα, θα θέλαμε να το δοκιμάσουμε με μεγάλη χαρά! Αφιερώστε λίγο χρόνο στο τοπικό ιστότοπό τους: www.kickbike.com.

(Πηγή: http://icycling.gr/index.php/iread-arthra-gia-tin-podilasia/iride/from-finland-with...love.php)



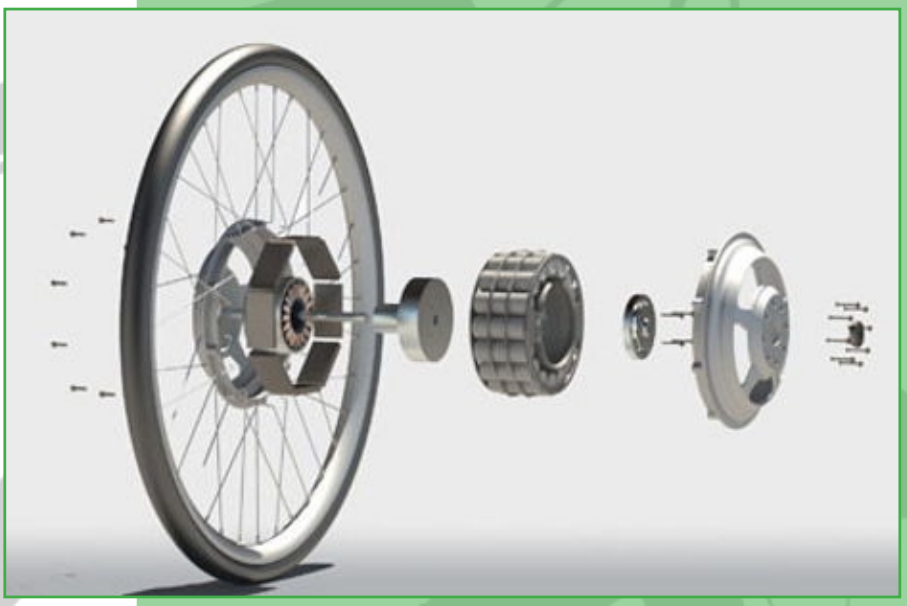
iCycling.gr

Ο τροχός της Κοπεγχάγης

Αν περιμένετε να διαβάσετε εδώ μεταχρονολογημένα σχόλια της συνόδου για το κλίμα, που έγινε στα τέλη του 2009 στην Κοπεγχάγη, χάσατε.

Το MIT, στην πανέμορφη πρωτεύουσα της Δανίας παρουσίασε ένα νέο gadget: Τροχός, με ενσωματωμένο ηλεκτρομοτέρ στο κέντρο και δυνατότητα σύνδεσης σε ασύρματο δίκτυο με bluetooth. Τροχός που απλά μπαίνει στο υπάρχον ποδήλατό σας!

Καβαλάτε λοιπόν αφού προηγουμένως έχετε ανοίξει το "μπλέ δόντι" της συσκευής του smartphone σας και ξεκινάτε! Το ηλεκτρομοτέρ θα φροντίσει να σας ξεκουράσει ή να σας ενισχύσει σε απαιτητικές αποστάσεις και διαδρομές, ενώ παράλληλα, το κινητό σας θα σας ενημερώνει σε πραγματικό χρόνο για την κίνηση που θα συναντήσετε στη διαδρομή τις καιρικές συνθήκες, ενώ τέλος καταγράφει αποστάσεις και στατιστικά, τα οποία μπορείτε να τα επεξεργαστείτε για να έχετε μια ακριβή και ολοκληρωμένη εικόνα των χιλιομέτρων που διανύσατε αλλά και το ισοδύναμο διοξείδιο του άνθρακα που ΔΕΝ απελευθερώσατε στην ατμόσφαιρα από το αυτοκίνητό σας, που ΔΕΝ οδηγήσατε.



Ο νέος αυτός τροχός, μπορεί λοιπόν και διαισθάνεται το περιβάλλον, κάνοντας την αστική μετακίνηση ακόμα πιο ενδιαφέρουσα, ειδικά για τύπους σαν εμάς που τα ηλεκτρονικά καλούδια είναι ένα must.

Για περισσότερες πληροφορίες επισκεφθείτε τον ιστότοπο του project, http://senseable.mit.edu/copenhagenwheel και δείτε το σχετικό βίντεο:

(Πηγή: http://icycling.gr/index.php/nea/genika/o-troxos-tis-kopegxagis.php)



Επειδή μπορούμε!

Πέντε φοιτητές μηχανολογίας, ένα εξάμηνο για ένα project με ελεύθερο θέμα, τι μας κάνει; Μια ενδιαφέρουσα, μα εντελώς άχρηστη δημιουργία.

Αυτή η ομάδα φοιτητών στο πανεπιστήμιο του Yale (Η.Π.Α.) ανέλαβαν να φτιάξουν "κάτι" ως εργασία, δίχως να έχουν συγκεκριμένη κατεύθυνση από τον καθηγητή τους. Έψαξαν στο Internet για έμπνευση και όταν συνειδητοποίησαν πως δεν προέκυπτε κανένα αποτέλεσμα στην έρευνα για "ποδήλατο με τροχό χωρίς ακτίνες" είχαν βρει το θέμα τους.

Όλη η κατασκευή είναι από αλουμίνιο και η μετάδοση της κίνησης πίσω γίνεται μέσω γραναζιών, ενός μεγάλου ενσωματωμένου στην πίσω ζάντα και άλλου ενός στο πίσω μέρος της αλυσίδας.



Μπροστινός ανάλογος τροχός δεν υπάρχει διότι "ξεμείναμε από χρόνο και χρήμα." Ερωτηθέντες δε ποια η χρησιμότητα του κατασκευάσματός τους, απάντησαν: "Διότι είναι cool. Έπειτα μπορείς στον κενό χώρο να βάλεις ένα ηλεκτρικό μοτέρ ή έναν αποθηκευτικό χώρο με γυροσκόπιο…" Άλλη ιδέα κανένας;



Αστική ποδηλασία σε άλλο επίπεδο

Ποδηλατόδρομους ακούμε και ποδηλατόδρομους δε βλέπουμε. Μήπως η λύση είναι να αρχίσουν να… πετούν οι ποδηλάτες;

Πρόκειται για μια πρωτότυπη λύση που προτείνει ο Βούλγαρος αρχιτέκτονας Martin Angelov και αφορά στη δημιουργία ποδηλατοδρόμων πάνω από τους αστικούς δρόμους, σε ύψος 4.5 μέτρων!

Ουσιαστικά το αεράτο αυτό δίκτυο αναρτάται σε υπάρχουσες κολώνες κάθε είδους και αποτελείται από μια κεντρική ράγα για τις ρόδες των ποδηλάτων και δύο συρματόσχοινα με τα οποία θα δένεται –μέσω ειδικής ζώνης – ο ποδηλάτης ώστε να είναι αδύνατο το ενδεχόμενο πτώσης.

Η ιδέα ονομάστηκε Kolelinia, από τις βουλγαρικές λέξεις kolelo (ποδήλατο) και linia (γραμμή) και σύμφωνα με τον Angelov μπορεί εξαιρετικά να συνδυαστεί με το όποιο υπάρχον δίκτυο ποδηλατοδρόμων ώστε να ξεπερνιούνται εμπόδια όπως οι μεγάλες διασταυρώσεις δρόμων ταχείας κυκλοφορίας.

Δείτε τη στην ηλεκτρονική διεύθυνση http://kolelinia.com/en/ – γιατί σε ελληνικό δρόμο δε βλέπω να το συναντάμε σε αυτή τη χιλιετία…



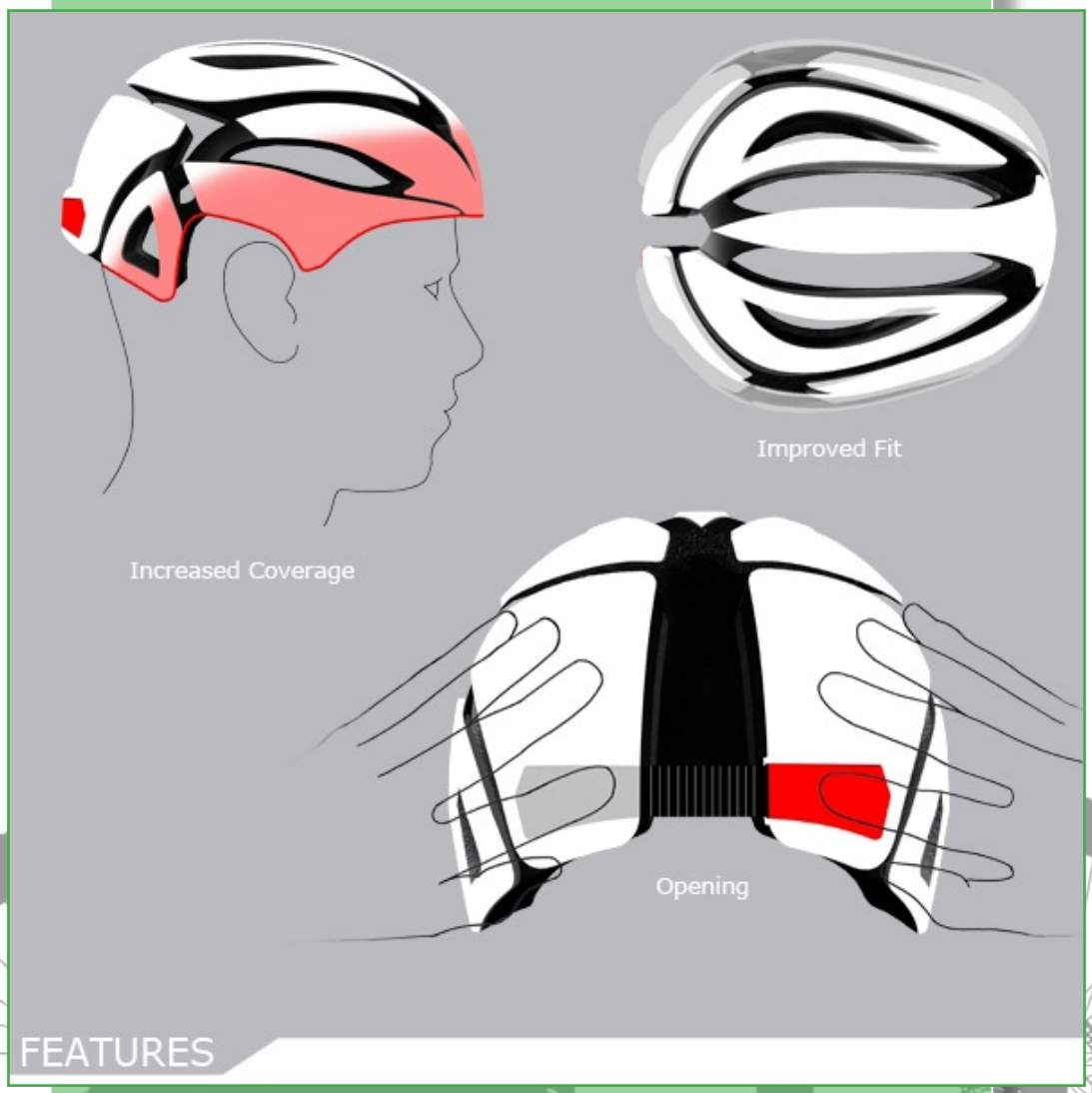
Ένα κράνος, όλα τα μεγέθη

Μια απλούστατη ιδέα οδηγεί στο κράνος που κάνει σε όλα τα κεφάλια. Ένα μέγεθος για όλους.

Πρόκειται για ένα βραβευμένο σχέδιο στα Australian Design Awards, μια δουλειά του Blake Witherow από το Royal Melbourne Institute of Technology της Αυστραλίας. Η όλη ιδέα αφορά ένα τυπικό κράνος ποδηλάτου που στο πίσω μέρος του χωρίζεται σε δύο τμήματα. Αυτά επιτρέπουν μεταβαλλόμενη διάμετρο στο κράνος, καθώς τα δύο πίσω τμήματα εφαρμόζουν στην επιθυμητή θέση μέσω ενός σταθερού κουμπώματος. Μάλιστα, έχει προβλεφθεί ένα εύχρηστο κουμπί για την απελευθέρωσή του, ακόμη και με γάντια.

Το κράνος αυτό είναι καλά μελετημένο και ως προς την ασφάλειά του. Αφενός το εξωτερικό κέλυφος είναι συμμετρικό για να απλώνει τη δύναμη της κρούσης ομοιόμορφα, αφετέρου η εσωτερική αφρώδης επένδυση υπόσχεται να αντέξει πολλαπλά χτυπήματα.

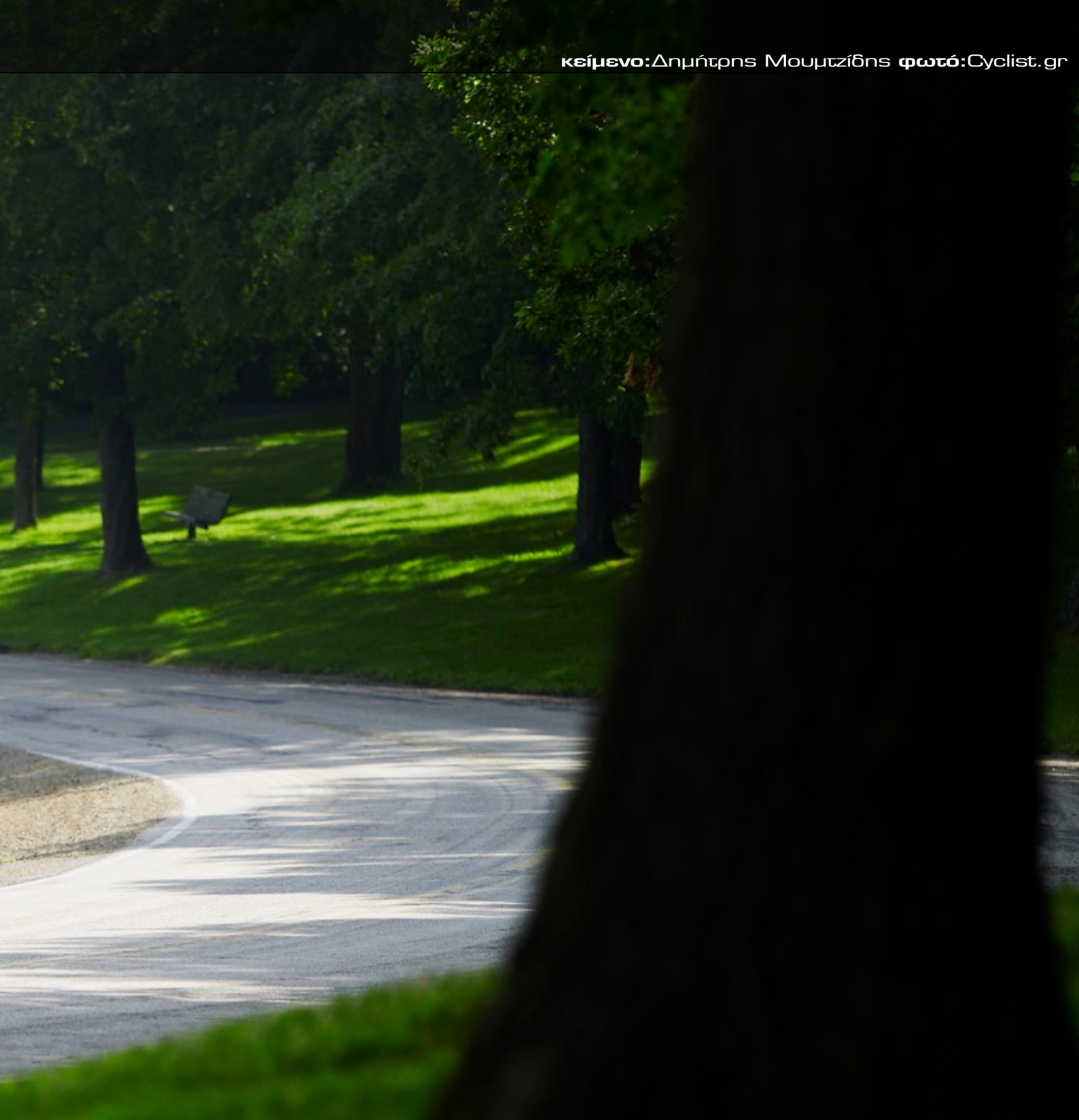
Δείτε το στη διεύθυνση http://student.designawards.com.au/application_detail.jsp?status=2&applicationID=7531.




DH MEGA DOWNHILL
cyclist.gr DIRFIS
Ε.Ο.Σ. ΧΑΛΚΙΔΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΔΙΡΦΥΩΝ
1-2 MAY
2010
K KONA
EPIRANHA .bikes
BIKE SHOW 1st May
info : www.downhill.gr tel :6973856793
SPANK
wheel mania
KRS
STRATLINE COMPONENTS
ITS
MOREWOOD the bikes that downhill built
SPY
1743
ORTZOPOULOS BICYCLES & ACCESSORIES
odi
mrp
KTM
Mimikos motoshop
FUNBAG by riders
BIGAIRBAG
Budweiser Budvar
TREASURED BY GENERATIONS
Ο ΦΟΥΡΝΟΣ ΤΗΣ ΣΤΕΝΗΣ
ΤΑΒΕΡΝΑ ΚΙΣΣΟΣ
MALATESTAS BIKES
NUKEPROOF
MBIKE
iCycling.gr
SKI.GR
enduro.gr
ebike
upnhigh


cycle
Cyclist.gr

κείμενο:Δημήτρης Μουμτζίδης **φωτό:**Cyclist.gr



Μετά το Brevet, τι να μου πεις κι εσύ ρε αφεντικό...

Σήμερα θα μιλήσουμε για στόχους και πως μπορούμε να φτάσουμε σε αποτελέσματα για τα οποία κι εμείς οι ίδιοι θα γελούσαμε με τη σκέψη και μόνο πριν λίγο καιρό. "Άκου 200 χιλιόμετρα με το ποδήλατο, τρελοί θα είστε..."



Cyclist.gr



Τα τελευταία ένα-δύο χρόνια τα Brevets, ποδηλατικές εξορμήσεις μεγάλων αποστάσεων που διοργανώνονται χάρη τις προσπάθειες δύο ανθρώπων με πολύ μεράκι και αγάπη για το ποδήλατο, Χάρη Πλέγα και Μισαήλ Μισαηλίδη, και υπό την αιγίδα της ΠΕΠΑ (www.pepa.gr), έχουν τραβήξει το ενδιαφέρον αρκετού κόσμου πέραν των αθλητικών κύκλων ή όσων ασχολούνται συστηματικά με το άθλημα της ποδηλασίας.

Τα Brevets έχουν τραβήξει τα βλέμματα του χομπίστα ποδηλάτη, με ένα μεγάλο μέρος αυτών να προέρχεται και μέσα από την κοινότητα των Cyclist Friends (www.cyclist-friends.gr), οι οποίοι ορμώμενοι από τα "κατορθώματα" φίλων τους σε αντίστοιχες παλαιότερες διοργανώσεις, έχουν αρχίσει κι εξετάζουν το ενδεχόμενο του "γιατί να μην προσπαθήσω κι εγώ;"

Πρόκειται για ένα θεσμό που μας έρχεται από τη Γαλλία και οι αποστάσεις των εξορμήσεων αυτών κυμαίνονται από 200 έως και 1400 χιλιόμετρα που θα πρέπει να καλυφθούν στα χρονικά όρια που καθορίζουν οι διοργανωτές. Σκοπός του άρθρου αυτού δεν είναι όμως η ανάλυση του τι είναι τα Brevets, μπορείτε άλλωστε να βρείτε πληθώρα πληροφοριών στο διαδίκτυο.

Το ερώτημα είναι, τι είναι αυτό που κάνει όλο και περισσότερους από εμάς να θέλουμε να υποβάλλουμε τον εαυτό μας σε μια τέτοια δοκιμασία. Επίσης, πώς μπορούμε να πραγματοποιήσουμε έναν τέτοιο στόχο, την απόσταση των 200 χιλιομέτρων πάνω σε ένα ποδήλατο.

Ανταγωνιστικότητα: Μέχρι που φτάνει αυτό ρε παιδιά;

Αυτή η βαλίτσα έρχεται από πολύ μακριά, απλά τώρα τελευταία έχει γίνει και της μόδας γιατί εξυπηρετεί πολλούς σκοπούς, άσε που ακούγεται και cool. Από μαθητές, αν το σκεφτείτε, πρέπει να είμαστε ανταγωνιστικοί. Πρέπει να έχουμε καλύτερους βαθμούς από τους συμμαθητές μας για να περάσουμε σε κάποια σχολή. Να βγάλουμε καλύτερο μέσο όρο από τους συμφοιτητές μας, να πάρουμε κάποια υποτροφία για κάποιο μεταπτυχιακό ώστε όταν αποφοιτήσουμε, να πάμε σε μια συνέντευξη για μια θέση σε μια καλή εταιρία όπου θα φανούμε πιο ανταγωνιστικοί από τους υπόλοιπους υποψήφιους. Κι όταν την πάρουμε τη δουλειά, όλος ο κύκλος ξεκινάει και



Cyclist.gr



πάλι από την αρχή.
Πότε ήταν η τελευταία φορά που βάλατε στόχο για εσάς, τον εαυτό σας, τον καλό σας εαυτούλη; Όχι στόχους που σας θέτουν οι άλλοι, όχι τους στόχους του σχολείου, του καθηγητή, των γονιών, των συντρόφων, της εταιρείας; Δικούς σας στόχους από τους οποίους θα πάρετε ηθική ικανοποίηση, επιβεβαίωση, ψυχική ανάταση και ένα αίσθημα προσωπικής επιτυχίας, όχι σε σύγκριση με τους άλλους, αλλά με εσάς τον ίδιο. Πρέπει να έχει περάσει πολύς καιρός, έτσι δικαιολογείται και όλο αυτό το άγχος. Δεν κάνουμε σχεδόν τίποτα για τον εαυτό μας. Είμαστε σε έναν συνεχή αγώνα δρόμου… για τους άλλους.

Στόχος: Η υπέρβαση του εαυτού μου

Πιστεύω ότι τα Brevets έχουν αρχίσει να γίνονται ολοένα και πιο δημοφιλή –και έχω την αίσθηση ότι θα γίνουν ακόμη δημοφιλέστερα τα προσεχή χρόνια– γιατί μας δίνουν μια μοναδική ευκαιρία να βγούμε από το λήθαργο της καθημερινότητάς μας. Μας δίνουν την ευκαιρία να ανταγωνιστούμε τους τεμπέληδες και κακομαθημένους (σωματικά) εαυτούς μας. Σε ένα Brevet η επιβράβευση και ικανοποίηση έρχεται μέσα από την υπέρβαση των δικών μας ορίων και μόνο και όχι μέσα από τη σύγκριση του αποτελέσματος με τους άλλους συναγωνιζόμενους, φαινόμενο το οποίο παρατηρείται στα περισσότερα επίπεδα της σύγχρονης ζωής μας.
Ας μη γελιόμαστε όμως, 200 χιλιόμετρα δεν είναι εύκολη υπόθεση, ειδικά αν ο μέσος Έλληνας κι Ελληνίδα έχουν, δουλειές, σπουδές, οικογένειες, παιδιά. Βέβαια, για να παίξω και λίγο το δικηγόρο του διαβόλου, όλα αυτά είναι και μια δικαιολογία γιατί γνωρίζω πάρα πολλούς ανθρώπους που έχουν όλες αυτές τις υποχρεώσεις αλλά τα καταφέρνουν μια χαρά να προσαρμόζουν τη γυμναστική τους στα "φορτωμένα" προγράμματά τους. Για μένα είναι καθαρά θέμα θέλησης, προτεραιοτήτων, προγραμματισμού, αλλά και στόχων.

Βάλτε έναν στόχο και μείνετε με αυτόν

Ας μιλήσουμε πιο συγκεκριμένα. Για μένα φέτος στόχος είναι να τρέξω και να τερματίσω το Brevet των 400 χιλιομέτρων. Μην ξεχνάτε ότι είμαι ένας ποδηλάτης που καβαλάω 23 χρόνια και έχω την εμπειρία να μπορώ να αξιολογήσω κατά πόσο μπορώ να ανταπεξέλθω στη δοκιμασία. Μπορώ να προγραμ-


cycle
Cyclist.gr



ματίσω την προετοιμασία μου, να υποβάλλω τον εαυτό μου σε ένα πρόγραμμα άσκησης και διατροφής ώστε να είμαι όσο το δυνατόν σε καλύτερη φυσική κατάσταση την ημέρα του συγκεκριμένου Brevet. Όμως, για να φτάσω στο επιθυμητό επίπεδο, θα προετοιμαστώ τρέχοντας τα δύο Brevets πιο πριν, τα οποία είναι των 200 χιλιομέτρων, μια απόσταση η οποία για μένα όπως και για πολλούς άλλους ποδηλάτες δεν αποτελεί [τόσο μεγάλη] πρόκληση δεδομένου ότι την έχουμε κάνει ουκ ολίγες φορές.

Όπως όμως για μένα τα 400 χιλιόμετρα μπορούν να αποτελούν μια πρόκληση, για εσάς, πρόκληση μπορεί να αποτελεί κάτι πολύ απλό, κάτι για το οποίο διστάζετε μόνο με την ιδέα του. Αυτό το κάτι μπορεί να είναι η χιλιομετρική απόσταση των 200, 100 ή και 50 χιλιομέτρων. Μπορεί να είναι ότι θα βρεθείτε να ποδηλατείτε σε ένα γκρούπ με 100 άλλους ποδηλάτες κι αισθάνεστε ότι "ίσως δεν ξέρετε". Το θέμα είναι να κάνετε το πρώτο βήμα. Να θέσετε τον μικρό σας στόχο και μην τον αφήσετε. Αν δείτε ότι τα καταφέρνετε, ανεβάζετε λίγο τη δυσκολία και συνεχίζετε. Θα δείτε ότι πολύ γρηγορότερα από ότι φαντάζεστε θα φτάσετε σε ένα επίπεδο που θα απορείτε και εσείς οι ίδιοι με τους εαυτούς σας.

Είναι το πρώτο σας Brevet;

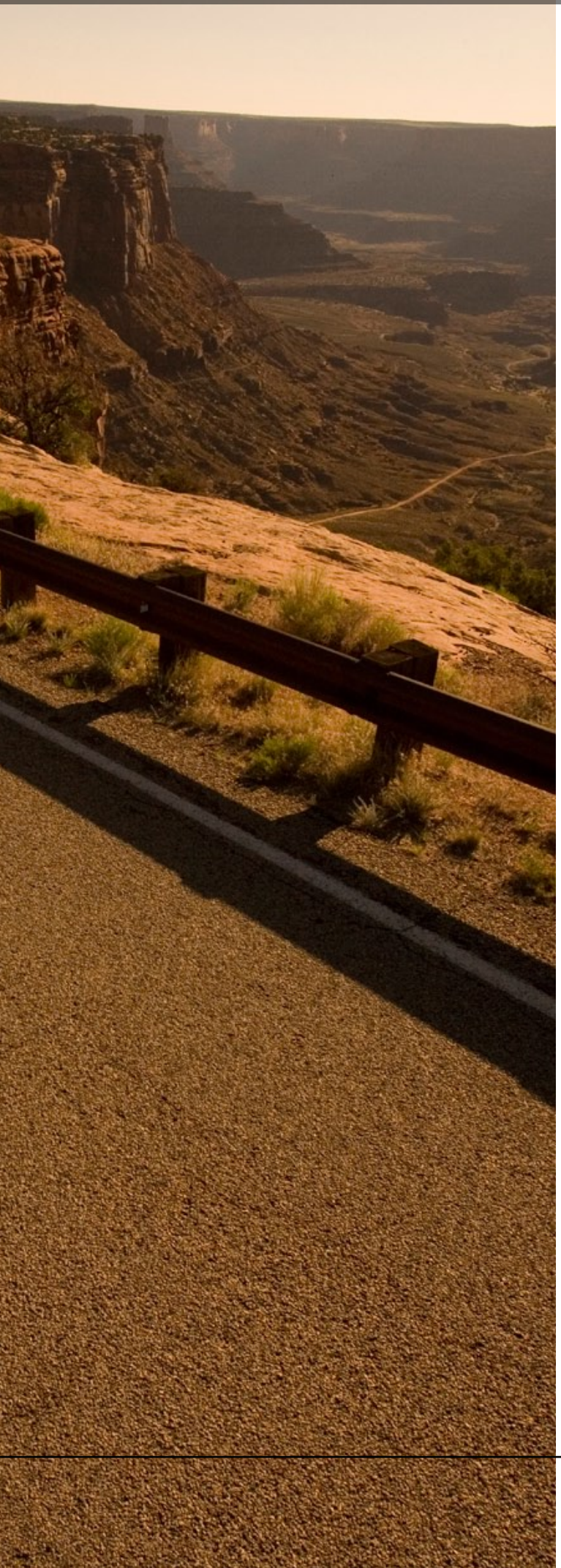
Προτείνω να θέσετε ως πρώτο στόχο να έρθετε στην εκκίνηση του "αγώνα". Συμφιλιωθείτε με την ιδέα ότι θα ξυπνήσετε ένα Σάββατο ή Κυριακή πρωί και θα πάτε με το αυτοκίνητο ή το ποδήλατο στην εκκίνηση ενός Brevet. Δεν χρειάζεται να υποβάλλεται τον εαυτό σας σε καμιά πιεστική ψυχολογικά προετοιμασία. Απλά εμφανιστείτε στην εκκίνηση και συναντήστε τους ποδηλάτες φίλους σας. Είμαι σίγουρος ότι τα ποδήλατα, τα χρώματα, ο κόσμος και η αναμονή όλων αυτών για την εκκίνηση θα σας μαγέψουν.

Παρέα

Βρείτε παρέα. Μην πάτε στην εκκίνηση μόνος ή μόνη. Κανονίστε με κάποιο φίλο ή γνωστό σας να πάτε στην εκκίνηση του Brevet παρέα. Συνήθως, τείνουμε σε τέτοιες περιπτώσεις να βρίσκουμε παρέες με παρόμοια φυσική κατάσταση με τη δική μας. Για τον περισσότερο κόσμο, το ίδιο επίπεδο φυσικής κατάστασης και απόδοσης δημιουργεί ένα "στρώμα ασφαλείας" διότι ανησυχίες και πόνοι μοιράζονται και αυτό είναι πολύ



Cyclist.gr



σημαντικό σε ένα επίπεδο αρχαρίων. Η παρέα και το πρωινό ραντεβού που θα έχετε δώσει με τους φίλους σας θα σας αποτρέψει από αρνητικές σκέψεις της τελευταίας στιγμής οι οποίες θα προσπαθήσουν να σας αφήσουν "πλακωμένο" κάτω από το στρώμα του κρεβατιού σας.

Κοινοί στόχοι

Βάλτε με την παρέα σας, τα παιδιά που γυμνάζεστε μαζί ή αισθάνεστε ότι βρίσκεστε στο ίδιο επίπεδο, έναν κοινό στόχο. Εφόσον έχετε εξοικειωθεί με την ιδέα ότι και με το που θα εμφανιστείτε στην εκκίνηση είναι και αυτό κάτι, βάλτε πλώρη για τον επόμενο στόχο. Οριοθετήστε το δικό σας Brevet. Το ότι ένα Brevet είναι 200, 300 ή 400 χιλιόμετρα, αυτό δε σημαίνει ότι πρέπει αναγκαστικά να το βγάλετε όλο με την πρώτη. Αφήστε τις υπερηφάνειες στην άκρη και κοιτάξτε να μην κάνετε ζημιά στον εαυτό σας. Είπαμε να υπερβείτε τον εαυτό σας, όχι να τον εκδικηθείτε για όλα τα χρόνια της καθιστικής κατάχρησης.

Προτείνω να μη στοχεύσετε σε χιλιομετρική απόσταση, αλλά χρόνο άσκησης για εκείνη την ημέρα. Ακόμα και οι μεγάλοι αθλητές, δεν προπονούνται με τα χιλιόμετρα, αλλά με τις ώρες. Το σώμα δε γνωρίζει χιλιόμετρα έτσι κι αλλιώς, μόνο ώρες παραγωγής έργου. Και όλους αυτούς που ακούτε γύρω σας, "εγώ κάνω τόσα χιλιόμετρα την ημέρα ή την εβδομάδα", απλά ρωτήστε τους πώς τα κάνουν. Υπάρχει πολλή άγνοια η οποία καμιά φορά είναι και επικίνδυνη. Υπολογίστε βάσει της άσκησης που κάνετε συνήθως ποιά είναι μια μέση ωριαία ταχύτητα που μπορείτε να διατηρήσετε με σχετική άνεση και για πόσο χρονικό διάστημα. Αν κάνετε έναν απλό υπολογισμό, θα πέσετε πολύ κοντά στον στόχο που θα βάλετε. Αν για παράδειγμα τα 25 km/h είναι μια "άνετη ταχύτητα", τότε αν βρεθείτε για 5 ώρες στη σέλα θα έχετε καλύψει 125 χιλιόμετρα. Στις δυόμιση δηλαδή ώρες από την εκκίνηση θα είναι η δική σας αναστροφή και ο δρόμος της επιστροφής για το πρώτο σας Brevet.

Συνεννοηθείτε από την αρχή ότι θα πάτε όλοι μαζί. Είναι διαφορετικά μετά την τρίτη ώρα πάνω στη σέλα να είστε με ένα γκρούπ 5-6 ατόμων από το να είστε μόνοι. Εκεί τα πράγματα θα δυσκολέψουν και οι σκέψεις όπως "τι ήθελα και ήρθα και δεν καθόμουν στο κρεββατάκι μου", θα περάσουν πολλάκις από το κουρασμένο σώμα και μυαλό σας. Μέχρι να τερματίσετε βέβαια, γιατί τότε τα συναισθήματα είναι απλώς απερίγραπτα.



Cyclist.gr



Ενισχύσεις

Καλέστε τις! Η κοπέλα σας, το αγόρι σας, ο/η σύζυγος με τα παιδιά, ο κολλητός. Ζητήστε τους να σας συμπαρασταθούν σε μια προσπάθεια που θα σας κάνει ακόμα καλύτερους. Ζητήστε τους να σας συνοδεύσουν στη διαδρομή με κάποιο αυτοκίνητο. Να έχουν λίγο νερό, φαγητό, ο,τιδήποτε χρειαστείτε σε αυτή την πρώτη σας προσπάθεια να ξεπεράσετε το εαυτό σας. (Συμβουλή: μην τους αφήσετε να οδηγήσουν μόνοι. Κανονίστε να έχουν παρέα, να το δουν ως εκδρομή και θα το ευχαριστηθούν, όχι αγγαρεία.) Πολλές φορές, η αίσθηση και μόνο ότι υπάρχει ένας δικός σας άνθρωπος από πίσω να σας ακολουθεί θα σας δώσει την παραπάνω δύναμη και θέληση να κάνετε ακόμα περισσότερα χιλιόμετρα. Στη χειρότερη περίπτωση, θα μπείτε πίσω στο αυτοκίνητο και θα επιστρέψετε. Μην ξεχνάτε, τα Brevets δεν είναι αγώνες όπου ο καλύτερος αναδεικνύεται και βραβεύεται. Νικητές είναι όλοι αυτοί που συμμετέχουν.

Βάλτε τα παραπάνω σε μια σειρά στο μυαλό σας αλλά και στην πράξη και πιστέψτε με, τα Brevets θα γίνουν ετήσιοι στόχοι μέσα από τους οποίους θα αντλείτε αστείρευτη ευχαρίστηση αλλά και μια γλυκιά σωματική καταπόνηση την οποία θα επιζητάτε και θα αναπολείτε καθισμένοι στα γραφεία σας μέχρι την επόμενη φορά.

Και όταν θα έρθει το φινετσάτο μετάλλιό σας από τη Γαλλία για να επιβεβαιώσει τη συμμετοχή και τον τερματισμό σας σε ένα από τα Brevets, τότε θα με θυμηθείτε, θα το κάνετε κορνίζα και θα το δείχνετε με μια δική σας απωθημένη "υπεροψία" στο αφεντικό την επόμενη φορά που θα σας πει για στόχους…

"Εδώ πήγα στο Ξυλόκαστρο και γύρισα ρε αφεντικό, τι να μου πει τώρα το deadline της Δευτέρας…"

Καλή προετοιμασία και καλή σας επιτυχία, σας περιμένω σε κάποια από τις εκκινήσεις!

[Το άρθρο δημοσιεύτηκε στη διεύθυνση http://www.cyclist.gr/article.php?id=1351.]

dOwnHILL.9R
Life is a Free Ride

Κείμενο: Steven Kounis (από έκθεση του μαθητού Γεωργίου Λιόλιου) **Φωτό:** Downhill.gr



Bikeparks; Τι είναι αυτό;

Ήταν ένα ζεστό Μαγιάτικο απόγευμα όταν ο Rick Ward και ο Jeff Johnson, περισσότερο γνωστός ως JJ, ιδιοκτήτες ενός χιονοδρομικού κέντρου στο Vail του Colorado, απολάμβαναν στη βεράντα από ένα τριπλό Jack Daniels, ο JJ με πάγο και ο Rick, straight up

Η σεζόν είχε τελειώσει και ο Rick σκεφτόταν τι να κάνει και αυτό το καλοκαίρι, ενώ τον JJ κόντευε να τον πάρει ο ύπνος. Ο πάντα cool JJ δεν έβλεπε την ώρα να την αράξει για κάνα δίμηνο σε κάποια παραλία της Καλιφόρνια, παριστάνοντας τον playboy, αλλά ο ανήσυχος Rick ήταν άνθρωπος του βουνού, δε χώνευε την πολυκοσμία και το τηγάνισμα στις παραλίες. Συνήθως πήγαινε δυο-τρείς βδομάδες για ψάρεμα σε κανένα ποτάμι, αλλά μετά επέστρεφε και τριγυρνούσε σαν την άδικη κατάρα στο Vail, άντε να κάνει και καμιά βόλτα μέχρι το Denver.

"Αχ να ήμουν μερικά χρόνια νεότερος," σκέφτηκε, "θα έπαιρνα ένα ποδήλατο και θα ανεβοκατέβαινα τα βουνά σαν αυτούς τους 5-6 τρελαμένους που ήρθαν την περασμένη βδομάδα και ήθελαν να τους ανεβάσω με το λίφτ". Οι επόμενες σκέψεις διατυπώθηκαν τόσο δυνατά, που ο JJ (ο οποίος εν τω μεταξύ τον είχε πάρει για τα καλά), πετάχτηκε πάνω γκρεμίζοντας το τραπεζάκι με τα ποτήρια.

"Ρε συ, αντί να καθόμαστε όλο το καλοκαίρι και να τρώμε τα ωραία μας λεφτά, που με τόσο κόπο βγάλαμε το χειμώνα, δεν ανοίγουμε τα λιφτ κάνα Σαββατοκύριακο (δεν κοστίζει και τόσο πολύ) και να φωνάξουμε αυτούς τους τρελαμένους με τα ποδήλατα; Αν φέρουν και κανένα φίλο τους μπορεί να βάλουμε και καμιά χούφτα $ στη τσέπη".

"Καλά καλά" απάντησε ο JJ, "αλλά τον Ιούνιο εγώ θα πάω Καλιφόρνια, πέρσι στον πύργο 54 ήταν μια ψηλή ξανθιά ναυαγοσώστρια με κάτι μεγάλα..."

"Κάτσε και τον Ιούλιο, άμα θες, έτσι κι αλλιώς εγώ θα κάνω όλη τη δουλειά, όπως πάντα," απάντησε ο Rick σκεπτόμενος ότι πρέπει πάλι να τον πάρει δέκα φορές τηλέφωνο (εάν δεν του είχαν τελειώσει τα λεφτά, εν τω μεταξύ) για να γυρίσει πίσω.

Σε όλους αρέσουν τα παραμύθια

Όπερ και εγένετο. Οι τρελαμένοι στο μεταξύ δεν ήταν μόνο 5-6, αλλά πολλοί περισσότεροι. Δημιουργήθηκε βέβαια ένα μικρό πρόβλημα με τις τσέπες που δε χωρούσαν άλλα δολάρια, αλλά το τοπικό υποκατάστημα της Colorado Bank (αυτό δίπλα στο γνωστό gourmet εστιατόριο "Vangelis Gyros and Souvlaki") βοήθησε και με το παραπάνω.

Η ιδέα ήταν πολύ απλή: Αφού υπάρχουν πολλοί ποδηλάτες που ονειρεύονται ατέλειωτες καταβάσεις γιατί να μην τους προσφέρουμε τη δυνατότητα να ανεβαίνουν με το λιφτ; Μερικοί βέβαια θα το χαρακτηρίσουν "αντιαθλητικό", μήπως όμως και οι σκιέρ, που θεωρούνται, κατά γενική ομολογία, "αθληταράδες", συμμετέχουν στους Ολυμπιακούς κλπ, το ίδιο δεν κάνουν;

Μόλις δε, τα γύρω χιονοδρομικά πήραν χαμπάρι τι γίνεται, άρχισε η σφαγή. Τι να στέλνουν "κοράκια" στην κεντρική πλατεία του Vail για να τσιμπήσουν όποιο αυτοκίνητο έσκαγε μύτη με ποδήλατο φορτωμένο, τι να κάνουν προσφορές όπως "5 μέρες σε ξενοδοχείο 36 αστέρων με κάρτα για το λιφτ και άπαξ της ημέρας μασάζ από πρώην παίκτη του NBA (τι νομίσατε, καμιά Ταϊλανδέζα;) στην απίστευτη τιμή των 12,45$". Μόνο τσάμπα μπύρες δεν πρόσφεραν. Οι εν λόγω τρελαμένοι όμως, άρχισαν να πληθαίνουν, έτσι σύντομα οι ιδιοκτήτες δεν είχαν παρά να αράξουν στο γραφείο, να βάλουν τα πόδια πάνω και να σηκώνουν το τηλέφωνο: "I'm sorry, για τον επόμενο μήνα είμαστε φουλ, θα σας ενδιέφερε μήπως κάτι για τον Οκτώβριο;"

Τα "κοράκια" εν τω μεταξύ άλλαξαν αποστολή, πράγμα που πιστεύω δεν τους άρεσε καθόλου. Εξοπλισμένοι με κασμάδες, φτυάρια και τσουγκράνες ετοίμαζαν πίστες για τους τρελαμένους για 3,5$ την ώρα, ευτυχώς όχι για πολύ, γιατί όλο και κανένα

DownHILL.gr Life is a Free Ride




DOWNHILL.GR
LIFE IS A FREE RIDE



μεταχειρισμένο Caterpillar 910 θα πουλιόταν στα γύρω χωριά…

Η παραπάνω ιστορία μπορεί να είναι φανταστική, αλλά ενδεικτική του πως ξεκίνησαν όλα. Από τα πρώτα χιονοδρομικά κέντρα που χρησιμοποιήθηκαν από mountain bikers (ο όρος freerider δεν υπήρχε τότε) ήταν το Mammoth Mountain στην Καλιφόρνια, όπου από το 1985 καθιερώθηκε ο περίφημος αγώνας Kamikaze Downhill με (πραγματικούς) τρελαμένους, με ονόματα όπως Wayne Crosdale, Greg Herbold και John Tomac, οι οποίοι με όχι απλώς hardtail, αλλά no suspension ποδήλατα, με ίσιο τιμόνι και cantilever φρένα έπιαναν ταχύτητες που ξεπερνούσαν τα 100 km/h. Βέβαια στην πορεία τα πράγματα άλλαξαν, τα ποδήλατα βελτιώθηκαν, οι διαδρομές έγιναν πιο τεχνικές, η φιλοσοφία όμως παρέμεινε η ίδια: Going downhill is fun, lots of fun.

Stinky κοπριά

Για να ρίξουμε όμως μια ματιά και στην άλλη μεριά του Ατλαντικού. Η γηραιά ήπειρος λοιπόν (που σε τέτοια πράγματα, μόνο γηραιά δεν είναι), δεν άργησε να μυριστεί το ψητό. Τα χιονοδρομικά κέντρα που βρίσκονται στον επίγειο παράδεισο που λέγεται Άλπεις, άρχισαν το ένα μετά το άλλο να ανοίγουν τις πόρτες τους και το καλοκαίρι. Έτσι οι freeriders από την Αυστρία, Ελβετία, Γερμανία, Ιταλία και Γαλλία (για το Λιχτενστάιν δε γνωρίζω) άρχισαν να απολαμβάνουν τις ίδιες υπηρεσίες με τους Αμερικανούς συναδέλφους τους.

Στις πλαγιές των ωραίων Άλπεων υπάρχει και μια άλλη ιδιαιτερότητα: Χιλιάδες λιφτ που χρησιμοποιούνται από αγρότες για τη μεταφορά υλικών και προϊόντων από και προς τα αγροκτήματα τους που μερικές φορές έχουν κλίση 45 μοιρών. Οι εν λόγω αγρότες φυσικά, δεν άργησαν να παρατηρήσουν διάφορους με περίεργα ποδήλατα να κοιτούν προς το βουνό και γρήγορα η εικόνα κάποιου RM7 ή Kona Stinky ανάμεσα σε πραγματικά stinky κοπριά δεν ήταν σπάνια.

Το φαινόμενο Bikepark συνεχίζει να εξαπλώνεται στην Ευρώπη, όπου υπάρχουν βουνά τέλος πάντων. Και όπου δεν υπάρχει λιφτ, χρησιμοποιείται shuttle (κοινώς φορτηγάκι) για την μεταφορά. Οι δύστυχοι Ολλανδοί και βόρειοι Γερμανοί που δεν έχουν βουνά, αναγκάζονται να κάνουν Dirt Jumping σε κλειστές αίθουσες, ενώ πολλοί απ' αυτούς προγραμματίζουν τις καλοκαιρινές τους διακοπές σε κάποιο Bikepark, της Ιταλίας λ.χ.

Σήμερα τα Bikeparks σε Αμερική και Ευρώπη προσφέρουν, πέρα από την απλή δυνατότητα ανάβασης με λιφτ, ακόμη και ενοικίαση ποδηλάτων και εξοπλισμού, σεμινάρια τεχνικής οδήγησης, παιδικούς σταθμούς (σημαντικό για εμάς τους free-πουρο-riders που έχουμε και κάποια οικογενειακά βάρη), όπου την ώρα που ο μπαμπάς το παίζει Steve Peat, οι απόγονοι μαθαίνουν να οδηγούν στο χώμα με μικρά BMX. Και φυσικά οργανωμένες πίστες freeride με ξύλινες κατασκευές τύπου northshore, πίστες downhill με χρονομέτρηση, ακόμη και πίστες fourcross. Ας σημειώσουμε εδώ ότι ειδικά οι πίστες 4X είναι μια αρκετά "Ευρωβόρα" επένδυση, καθώς χρειάζονται πολύ προσεκτική μελέτη, σχεδιασμό και κατασκευή των αλμάτων, μπερμ κλπ και, αν το χώμα δεν είναι ιδανικό, τότε μεταφέρεται από πολύ μακριά. Φυσικά χρειάζεται και συστηματική συντήρηση.

DOWNHILL.GR
LIFE IS A FREE RIDE



Life is a free ride

Πολύ ωραία όλα αυτά θα πείτε, τι γίνεται όμως εδώ στην Ελλάδα; Βουνά έχουμε, χιονοδρομικά έχουμε ακόμη και τρελαμένους έχουμε, που σιγά-σιγά γίνονται όλο και πιο πολλοί. Γιατί δεν έχουμε κανένα Bikepark;

Η απάντηση ίσως βρίσκεται στο ότι τα μεγάλα χιονοδρομικά κέντρα ανήκουν στο κράτος ή στην τοπική αυτοδιοίκηση, φορείς που είναι παγκόσμια γνωστοί για την ευελιξία τους, ειδικά σε τέτοια θέματα, που ελάχιστα υπολείπεται αυτή μιας ηλικιωμένης (άνω των 170 ετών) χελώνας. Ας μην ξεχνάμε ότι στο εξωτερικό η όλη ιστορία βασίζεται στην ιδιωτική πρωτοβουλία, καθώς όλες οι υγιώς σκεπτόμενες επιχειρήσεις απλά ψάχνουν να βρουν τρόπους για να αυξήσουν τον κύκλο εργασιών τους.

Από την άλλη βέβαια, τα μικρά ιδιωτικά χιονοδρομικά της χώρας μας δεν έχουν συνήθως παρά μόνο συρόμενα λιφτ και πολύ μικρή έκταση, πράγμα που τα καθιστά όχι και τόσο ιδανικά.

Παρ' όλα αυτά υπάρχουν πολύ ωραία μέρη όπως τα 3-5 Πηγάδια, η Βασιλίτσα, το Ελατοχώρι, ενώ και στη Δίρφη τα παιδιά από τη Χαλκίδα κάνουν πολύ καλή δουλειά. Το όλο θέμα συζητείται αρκετά τώρα τελευταία και βέβαια θα πρέπει οι όποιες πρώτες προσπάθειες να υποστηριχθούν, ακόμη και αν έχουν ελλείψεις, για να φτάσουν στα επίπεδα του εξωτερικού. Ας μην ξεχνάμε ότι Life is a free ride (or so it should be).

[Το άρθρο δημοσιεύτηκε στο http://www.downhill.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=50:-bikeparks&catid=82:fun-section&Itemid=152]

AKRAPOVIC BMW S 1000RR 2010

Η εταιρία Akrapovic έχει στη διάθεση μας εξατμίσεις για το νέο μοντέλο της BMW S 1000RR 2010. Τελικό τιτανίου Conical street legal με προδιαγραφές θορύβου, για τους εργοστασιακούς λαιμούς και με πολύ υψηλές επιδόσεις. Θα τη 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





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



MOTO GUZZI ΣΤΗ ΡΩΜΗ

Για μια ολόκληρη εβδομάδα, η Ρώμη μετατράπηκε σε "πόλη Moto Guzzi", με καλεσμένους δημοσιογράφους από τον ιταλικό και διεθνή χώρο και συμμετοχή στον 16ο Μαραθώνιο της Ρώμης.
Πάνω από 100 δημοσιογράφοι από όλα τα μέρη του κόσμου θαύμασαν τη νέα γκάμα Moto Guzzi για το 2010, με Nevada, Bellagio και California, τα τρία μοντέλα που διατίθενται στην έκδοση Aquila Nera
Το σήμα του επώνυμου αετού έφερε κοντά δρομείς και εραστές της Guzzi στον ειδικό μικρό μαραθώνιο 4 km, δίνοντας στους ερασιτέχνες δρομείς την ευκαιρία να περάσουν μια όμορφη Κυριακή στα αξιοθέατα της Αιώνιας Πόλης παρέα με τη γοητευτική παρουσία του Ιταλικού μύθου.
PIAGGIO HELLAS A.E.
2107572100



DERBI TERRA ADVENTURE

Το Terra Adventure 125 ανοίγει νέους ορίζοντες στον κόσμο των τετράχρονων μοτοσυκλετών στα 125 κυβικά. Εμπνευσμένη από τις Rally και Avventura, αποτελεί την καλύτερη επιλογή για νέες εμπειρίες εντός και εκτός πόλης. Το Terra Adventure 125 είναι μια μοναδική on-off μοτοσυκλέτα: Ενσαρκώνει για πρώτη φορά στα 125 κυβικά μια νέα αντίληψη για την περιπέτεια και τη διασκέδαση. Το Terra Adventure διαθέτει πιρούνι 41 mm, μεγάλο εμπρός τροχό 21 in και 17 in πίσω, με λάστιχα τύπου trail, κατάλληλα για διαδρομές εντός και εκτός δρόμου. Ο κινητήρας, τετράχρονος, μονοκύλινδρος 125 cc, τελευταίας γενιάς με ισχύ 14.75 hp στις 9,500 rpm, είναι ο πιο ισχυρός της κατηγορίας εξασφαλίζοντας τις υψηλότερες και καλύτερες επιδόσεις.

PIAGGIO HELLAS A.E.
2107572100



E-TON - YUKON ST150

Ένα δυναμικό ATV για μοναδικές εμπειρίες στο δρόμο αλλά και στις δύσκολες off-road διαδρομές, με τετράχρονο κινητήρα 149.5 cc, μίζα και μανιβέλα για ευκολία και στις πιο δύσκολες συνθήκες και όπισθεν για εύκολες μανούβρες.

Μπείτε κι εσείς στον χώρο και γνωρίστε τη μοναδική διασκέδαση που προσφέρουν τα χωμάτινα τετράροδα, μόλις με €2,650 και κάντε την κάθε μετακίνησή σας μοναδική!

MOTO MARKET
801 11 795 615



VESPA LX & VESPA LX TOURING

Από τότε που εμφανίστηκε αρχικά το 1946, η Vespa έχει καταφέρει να ξεφύγει από τα κάθε είδους στερεότυπα. Η Vespa ξεκίνησε το φαινόμενο των σκούτερ και συνέχισε πουλώντας πάνω από 17 εκατομμύρια μονάδες στις πέντε ηπείρους.
Η Vespa LX Touring κλείνει το μάτι στις χιλιάδες Vespa με έξτρα εξοπλισμό που κυκλοφορούν στους δρόμους όλου του κόσμου μεταφέροντας ολόκληρες γενιές και αφήνοντας το δικό τους σημάδι στην ιστορία της μετακίνησης.
Σε έναν αποκλειστικό καφέ χρωματισμό (Marrone Terra di Toscana), η νέα ειδική σειρά Vespa επιδεικνύει τον τουριστικό της χαρακτήρα: Οι σχάρες χρωμίου μπροστά και πίσω, στολίζουν την απλή και συμπαγή μορφή και αυξάνουν σημαντικά την ικανότητα φόρτωσης του δίτροχου.



Το στρογγυλεμένο και διάφανο κοντό παρμπρίζ, περιβάλλει τον μπροστινό προβολέα, προσφέροντας ιδανικό συνδυασμό αισθητικής και καλύτερης προστασίας του οδηγού.
Η σέλα, κατασκευασμένη από προηγμένα υλικά, είναι σε σκούρο καφέ χρώμα που τονίζει ακόμα περισσότερο την κομψότητα της Vespa.
PIAGGIO HELLAS A.E.
2107572100

FUTURA ECO BIKE

Η νέα έξυπνη κίνηση για την πλέον ευέλικτη μετακίνηση μέσα στην πόλη είναι τα ηλεκτρικά ποδήλατα. Με μηδενικό κόστος συντήρησης, χωρίς τέλη κυκλοφορίας και χωρίς καθόλου καύσιμα, η λύση που συναρπάζει σε όλο τον κόσμο έρχεται από την εταιρεία που κατασκευάζει τα Futura Eco Bike. Απλώς φορτίστε τη μπαταρία για 4 ώρες και με αυτονομία που φτάνει τα 50 km σίγουρα θα φτάσετε στο προορισμό σας χωρίς να έχετε ξοδέψει χρήματα. Μεταφέρεται πανεύκολα και μπορείτε να το έχετε μαζί σας ακόμη και στο μετρό!
Για περισσότερες πληροφορίες:
www.motomarket.gr.
MOTO MARKET
801 11 795 615



MT - SPEED

Θέλεις άνεση και προστασία χωρίς να βάλεις υποθήκη το σπίτι σου; Το νέο Speed της MT είναι εδώ! Υλικό κατασκευής Technopolymer, εσωτερική επένδυση αντιαλλεργική και απορροφητική που αφαιρείται και πλένεται. Αντιχαρακτική ζελατίνα με εύκολο μηχανισμό αντικατάστασης χωρίς εργαλεία και κλείδωμα "seat belt" type. Φυσικά πληροί τα Standard ECE R 22.05 και διατίθεται σε όμορφους, ξεχωριστούς χρωματισμούς. Και όλα αυτά μόνο με €68.00. www.motomarket.gr

MOTO MARKET
801 11 795 615



ΤΡΙΕΤΗΣ ΕΓΓΥΗΣΗ TRIUMPH

Από την 1/1/2010 όλες οι μοτοσυκλέτες TRIUMPH έχουν πλέον πλήρη ΤΡΙΕΤΗ εγγύηση.
Η εισαγωγική εταιρία ΗΛΙΟΦΙΛ ΑΕ προσφέρει πλέον σε όλους τους φίλους της TRIUMPH τον τρίτο χρόνο εγγύησης δωρεάν και έτσι επεκτείνει την διάρκεια της ήδη στάνταρ διετούς εγγύησης του εργοστασίου με την αγορά μιας καινούργιας TRIUMPH.
Όλο το δίκτυο εξουσιοδοτημένων συνεργατών παρέχει πλέον αυτήν την κάλυψη στα πλαίσια της συνεχούς προσπάθειας βελτίωσης της ποιότητας παροχής υπηρεσιών στους αναβάτες TRIUMPH.
Η τριετής εγγύηση ισχύει για όλα τα μοντέλα της μάρκας και για καινούργιες μοτοσυκλέτες που ταξινομούνται για πρώτη φορά, είτε είναι μοντέλα 2010, είτε προηγούμενα.
Η διάρκεια της παροχής τριετούς εγγύησης από την ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε. θα είναι περιορισμένη μέχρι 31/12/2010.

ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε.
2102849200

TRIUMPH

ΤΟ GAS ΠΑΕΙ MUGELLO!

Ζήσε την εμπειρία από κοντά, παρέα με την... παρέα του GAS! Το πακέτο περιλαμβάνει: Εισιτήρια πλοίου για αναβάτη και μοτοσυκλέτα (Χανιά-Πειραιάς, Πάτρα-Ανκόνα) μετ' επιστροφής σε τετράκλινες καμπίνες, 3 διανυκτερεύσεις στη Φλωρεντία και 2 στη Μπολόνια σε ξενοδοχεία τριών αστέρων με πρωινό. Εισιτήρια γενικής εισόδου για το αγωνιστικό Σαββατοκύριακο, εισιτήρια και ξεναγήσεις στα μουσεία της Ducati και Ferrari και στο μουσείο της Ακρόπολης για όσους δεν το έχουν δει ακόμα.
Το πακέτο περιλαμβάνει πληροφοριακό υλικό, έντυπα και χάρτες, ενώ θα δοθεί και DVD με τις φωτογραφίες του ταξιδιού. Περιορισμένες θέσεις, με €850 για αναβάτη και μοτοσυκλέτα και €800 για τον συνεπιβάτη.

GAS MOTORSPORT CULTURE
2821074730

gas motosport culture

ΑΤΟΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ TRIUMPH

Η ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε. σε συνεργασία με την VOLKSWAGENBANK, προσφέρει για το πλέον ανταγωνιστικό και bestselling μοντέλο της TRIUMPH, TIGER 1050, TIGER 1050 ABS και TIGER 1050 ABS S.E. τη δυνατότητα άτοκου διακανονισμού του καταναλωτικού δανείου.

Το άτοκο αυτό χρηματοδοτικό πρόγραμμα είναι "κομμένο και ραμμένο" στις ανάγκες των φίλων της TRIUMPH, εφόσον προσφέρει διάρκεια δανείου από 24 έως 36 μήνες και την δυνατότητα προκαταβολής από 30% έως 50%.

Όλο το δίκτυο εξουσιοδοτημένων συνεργατών TRIUMPH, στο πλαίσιο βελτιστοποίησης της παροχής υπηρεσιών στους φίλους της μάρκας, προσφέρει το παραπάνω χρηματοδοτικό πρόγραμμα για τα μοντέλα TIGER 2009 και τα τρέχοντα μοντέλα 2010.

Περισσότερες πληροφορίες στο δίκτυο εξουσιοδοτημένων συνεργατών TRIUMPH.

ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε.
2102849200



Μπορείς να χάσεις 1 kg χωρίς προσπάθεια;

...το όνειρο όλων!



Βρίσκετε ότι η μοτοσυκλέτα σας έχει βαριά αίσθηση όταν αλλάζετε κατεύθυνση; Γιατί δεν το αντιμετωπίζετε με θεραπεία Michelin Power Pure;
Το Michelin Power Pure είναι ένα νέο επαναστατικό ελαστικό που ενσωματώνει την τελευταίας γενιάς τεχνολογία διπλής γόμας. Όσο μεγαλώνει η γωνία κλίσης τόσο μεγαλύτερο τμήμα μαλακής γόμας έρχεται σ' επαφή με το δρόμο, κάτι το οποίο προσφέρει περισσότερη πρόσφυση. Παρά το γεγονός αυτό, το πιο σημαντικό νέο είναι η Michelin LTT (Light Tyre Technology). Ενα ζεύγος ελαστικών Michelin Power Pure ζυγίζει 1 κιλό λιγότερο από τους κυριότερους ανταγωνιστές του. Αυτό δίνει σημαντικά βελτιωμένη σβελτάδα στην μοτοσυκλέτα, χάρη στο λιγότερο φερόμενο βάρος. Άλλη απόδειξη για τις επιδόσεις του Michelin Power Pure: Όλες οι τεχνολογίες που ενσωματώνει έχουν επικυρωθεί στην πίστα από την Michelin Power Research Team (Π. Π. Endurance), το πιο γρήγορο εργαστήριο εξέλιξης στον κόσμο!

www.michelinpowerpure.com

MICHELIN
POWER PURE



MICHELIN
Ενας καλύτερος τρόπος να πηγαίνουμε μπροστά

LIGHTECH = ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ

Ο τρόπος για να ξεχωρίσεις είναι εδώ και ονομάζεται Lightech Products. Το νέο σου T-Max γίνεται ομορφότερο και ελαφρύτερο με Lightech τάπες καθρέφτη, αντίβαρα τιμονίου, κάλυμμα τρόμπας φρένου, βάση πινακίδας, κάλυμμα πίσω άξονα, carbon περιφερειακά, βίδες ergal, κάλυμα κάρτερ και προστατευτικό μανιτάρι άξονα, με μεγάλη χρωματική ποικιλία (χρυσό - κόκκινο - μαύρο - ασημί).
Για να ξεχωρίζεις, πέρνα μια βόλτα από τον Αλεξόπουλο, Δημητρακοπούλου 22 Κουκάκι
ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ
2109222776







ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ ΙΣΟΝ BERING

Το νέο καλοκαιρινό μπουφάν της Bering ονομάζεται AERO και παρέχει προστασία σε ώμους, αγκώνες και πλάτη, σε 2 χρώματα. Πλέον, εκτός από την ανδρική γραμμή, διατίθεται και σε γυναικεία σε ίδια χρώματα ώστε να μη στερούνται άνετης προστασίας οι μοτοσυκλετίστριες. Τιμή €124.
ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ & ΣΙΑ ΕΠΕ
210 9322471





Οι μοτοσυκλέτες αγαπούν την K&N

Με την K&N αναπνέουν καλύτερα!

Τεχνολογία και ποιότητα που αποδεικνύονται κατά τη διάρκεια της διαδρομής

- Η τεχνολογία του φιλτραρίσματος του αέρα με βαμβάκι βελτιώνει τη ροή του αέρα
- Μεγαλύτερη ευελιξία και αυξημένη επιτάχυνση
- Φίλτρο αέρα πλενομένο και επαναχρησιμοποιούμενο
- Οικονομία καύσιμου
- Μάρκα αξιόπιστη και αναγνωρίσιμη,με εκατομμύρια ικανοποιημένους πελάτες
- Διαθέσιμα για μια μεγάλη γκάμα μοτοσυκλετών

www.knfilters.com®

K&N

THE WORLD'S BEST AIR FILTER

Αλεξοπουλος Motorcycle Accessories

Δημητρακοπούλου 22, 11742 Κουκάκι, Αθήνα, τηλ.: 210.92.22.776-210.92.22.768, FAX: 210.92.44.254

www.alexopoulos.gr, e-mail:info@alexopoulos.gr

CAMERON ΓΙΑ ΑΝΕΤΟ ΤΑΞΙΔΙ

Με χωρητικότητα 55 l η τσάντα ταξιδίου KEMPER της Cameron παρέχει ρυθμιζόμενη ανατομική πλάτη για καλύτερη κατανομή του βάρους και ξεχωριστή θήκη για παπούτσια.
Στη συσκευασία παρέχεται και ενσωματωμένο αδιάβροχο στην τιμή των €112.
ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ & ΣΙΑ ΕΠΕ
210 9322471



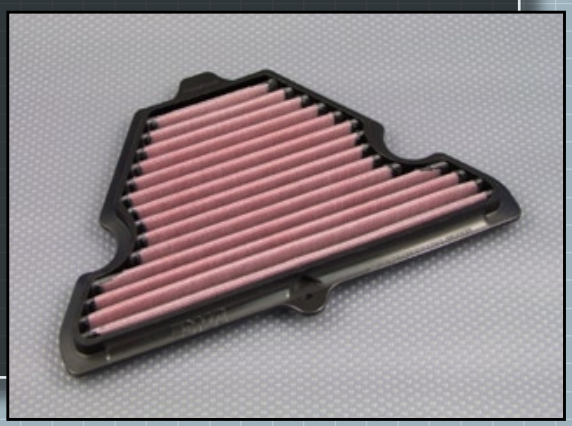
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΜΕ ΤΗΝ OSWALD

Μακριά από τους υπολογιστές μας πλέον δε μπορούμε να είμαστε με την ευκολία που είχαμε παλιά. Πώς όμως μεταφέρεις το laptop σου με ασφάλεια και άνεση; Με την OSWALD, την τσάντα φορητού υπολογιστή και καθημερινής χρήσης της Cameron, είστε σίγουροι για τα δεδομένα σας. Προσφέρει χωρητικότητα 25 l με ανατομική πλάτη και ξεχωριστή θήκη για 17 in φορητό υπολογιστή. Τιμή €90.
ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ & ΣΙΑ ΕΠΕ
210 9322471



DNA FILTERS KAWASAKI Z 1000 2010

Η εταιρία DNA FILTERS έχει στη διάθεση μας φίλτρο αέρος για το νέο μοντέλο KAWASAKI Z1000 2010. Το φίλτρο είναι σχεδιασμένο να αντικαθιστά το εργοστασιακό φίλτρο χωρίς καμία μετατροπή. Η τοποθέτηση του φίλτρου είναι πολύ εύκολη, μπορείτε απλώς να ακολουθήσετε τις οδηγίες από το manual της Kawasaki. Η αποδοτικότητά του είναι πολύ υψηλή και φτάνει το 98% - 99%. Έχει τη δυνατότητα μεγάλου ποσοστού κατακράτησης της σκόνης, με αποτέλεσμα την υψηλή αποδοτικότητα φιλτραρίσματος. Η ροή αέρος του φίλτρου είναι πολύ υψηλή, φτάνοντας το +26.60% παραπάνω από το εργοστασιακό φίλτρο. Είναι σχεδιασμένο για Road και Race χρήση. Θα το βρείτε ετοιμοπαράδοτο στην Tecno-Moto, τον επίσημο διανομέα φίλτρων αέρος υψηλής απόδοσης DNA στην Ελλάδα, στην τιμή των €56.00. www.tecnomoto.gr
TECNO-MOTO
210-9242410



ΞΥΛΙΝΟ ΔΑΠΕΔΟ

Epoque



Αυθεντική εμπειρία ξύλινου δαπέδου

Tarkett

THE ULTIMATE FLOORING EXPERIENCE

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

DUCATI Desmo Owners Club

DUCATIsti.gr Hellenic DUCATI Community

ΑΧΑΙΑ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ACHAIA MOTO CLUB

DEAUVILLE.GR

HELLAS FAZER CLUB

GWGR Kings Riders Club

ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΛΑΓΚΑΔΑ

MOC

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


HEAVEN
HELL

Μάνος Κάτσουλας



Μηχανάκια αυτό το μήνα δεν έχει καρδιά μου. Αν δεν τα έλεγα θα έσκαγα...

Από πού πάν οι άλλοι;

Έχει πλάκα να κοιτάς τα σενάρια και τις αλλαγές στα πρωτοσέλιδα. Τη μια μέρα χρεοκοπούμε ως χώρα, μαζεύτε τα να φύγουμε για άλλα λιβάδια, την άλλη βγαίνουμε αλώβητοι, την επόμενη ανακαλύπτουμε ότι ίσως τελικά και να πνέουμε τα λοίσθια και πάμε πάλι από την αρχή.

Πέραν της ανάγκης των καθημερινών μέσων ενημέρωσης για εντυπωσιακά πρωτοσέλιδα, που κατά περίπτωση αναγκάζει ορισμένους να βγάζουν θέματα από το καπέλο του ταχυδακτυλουργού αφήνοντας τον λαγό να περιμένει ατάιστος στη γωνία, τι σημαίνουν όλα αυτά για εμάς; Τα ίδια που λέγαμε σε προηγούμενα τεύχη, μόνο που αυτή τη φορά η κλίμακα είναι ελαφρώς μεγαλύτερη. Εκεί που είχαμε υπερδανεισμένα νοικοκυριά και πιστωτικές κάρτες φορτωμένες στον Θεό επειδή ξαφνικά όλοι αποφάσισαν να ζουν όπως νόμιζαν ότι τους άξιζε και όχι όπως σήκωνε η τσέπη τους, τώρα και εντελώς φυσιολογικά το πράγμα έφτασε σε μια υπερχρεωμένη χώρα που επένδυε τα όποια κονδύλια έπαιρνε στις τσέπες των εκάστοτε υπευθύνων / ανεύθυνων / κατεχόντων τη θέση-κλειδί για την προώθηση ή μη του έργου. Τα θερμά μας συγχαρητήρια.

Το μεγάλο μας πρόβλημα είναι ότι ως διογκωμένο νοικοκυριό, που έχει ως οφείλει και τις εσωτερικές του ίντριγκες και μανούρες, ξοδεύαμε περισσότερα απ' όσα βγάζαμε, βασιζόμενοι στην αγαπητή τακτική του δανεισμού με το "έλα μωρέ, θα βγει η άκρη". Ταυτόχρονα φυσικά, το οικογενειακό μας εισόδημα μειωνόταν σταθερά, όχι όμως λόγω κρίσης στην αγορά, αλλά εξ αιτίας των ολοένα και μειωμένων εξαγωγών μας.

Παλιά, που ήμασταν φτωχοί, χωρίς 70 αυτοκίνητα και 40 μοτοσυκλέτες σε κάθε οικογένεια, όταν η χειρωνακτική εργασία δεν ήταν ντροπή, τα βγάζαμε πέρα. Σαφώς πιο μαζεμένα, χωρίς λούσα και home theater, αλλά τα βγάζαμε και έμενε και κάτι στην άκρη. Υπήρχαν Ελληνικές βιομηχανίες, ξένες εταιρείες είχαν έρθει να επενδύσουν, φτιάχνοντας εργοστάσια, κατασκευάζοντας μέχρι και αυτοκίνητα όπως η Nissan καλή ώρα. Αλλά φυσικά τους διώξαμε όλους. Κάτι οι συνδικαλιστές, κάτι η χαλαρή προσέγγισή μας στα θέματα ωραρίων και ποιότητας, μάζεψαν οι άνθρωποι τα μπογαλάκια τους και την έκαναν για χώρες που δεν κοιτούν τα άλογα στα δόντια όταν τους τα χαρίζουν. Ποιος χρειάζεται άλλωστε να δουλέψει όταν μπορεί να κάθεται στην καφετέρια με τις πλάτες του μπαμπά; Ακριβώς. Για να λέμε και του στραβού το δίκιο βέβαια, την περίοδο που όλα τα άλλα κατρακυλούσαν, η τουριστική "βιομηχανία" μας άρχισε να ανθίζει με εντυπωσιακό ρυθμό. Πήραμε χαμπάρι ότι οι ξένοι ήταν διατεθειμένοι να πληρώσουν για τον ήλιο και τις παραλίες που είχαμε δεδομένες ως τότε και βγήκαμε να τις εκμεταλλευτούμε δεόντως. Μόνο που και εκεί υπερεκτιμήσαμε λιγάκι τα ποσά που μπορούσαμε να ζητήσουμε για τις υπηρεσίες που δεν ψηνόμασταν ακριβώς να προσφέρουμε. Και έτσι παραδώσαμε τα σκήπτρα στις γείτονες χώρες, που μπορεί να μοιράζονται μεν τις ίδιες κλιματολογικές συνθήκες, αλλά ξέρουν κάτι παραπάνω από εξυπηρέτηση πελατών.

Το αποτέλεσμα όλων αυτών; Αντί να μας στείλουν στο διάολο, οι "κακοί" Ευρωπαίοι που έχουν δουλέψει για αυτά που έχουν, ακόμα προσπαθούν: "Μαζευτείτε και εμείς θα σας βοηθήσουμε. Κάντε κάτι βρε αδελφέ..." λένε, ως άλλοι γονείς που βλέπουν τα παιδιά τους να συνεχίζουν να κατρακυλούν στο σπιράλ του θανάτου, προσπαθώντας να μας μάθουν να ψαρεύουμε αντί να μας ταΐζουν ψάρια. Και φυσικά ως εντελώς κακομαθημένα παιδιά, στραβομουτσουνιάζουμε. Και φτάνουμε, για άλλη μια φορά σε σταυροδρόμια, όπως στις παροιμίες. Από τη μία ξεκινάει φαρδύς, άνετος δρόμος που φτάνει σε γκρεμό, από την άλλη έχει κάτι κατσάβραχα που κάπου στο βάθος στρώνουν και μάλλον κάπου οδηγούν. Εσείς τι λέτε ότι θα διαλέξουμε, ως μικρές και μεγάλες Ελληνικές οικογένειες;





Σπύρος Τσαντήλας

Είναι μάλλον προφανές πως η σπόντα σημαδεύει πρωτίστως τους Κινέζους…

Προστάτευέ μας

Ένα πολύ ενδιαφέρον email έφτασε τις προάλλες στα εισερχόμενα του ebike.gr, το ενημερωτικό δελτίο του ACEM (Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Μοτοσυκλετών, www.acem.eu).

Από τον τίτλο γίνεται σαφές: "Οι Κατασκευαστές ζητούν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να υιοθετήσει ρεαλισμό στον σχεδιασμό των τεχνικών κανονισμών". Απορίες κανείς; Αφορμή είναι ο νέος Τεχνικός Κανονισμός που μαγειρεύεται στις Βρυξέλλες για το 2011, στα πλαίσια του ευρύτερου πλάνου EU 2020. Πρόκειται για τη γενική στρατηγική ανάπτυξης της Ε.Ε. την τρέχουσα δεκαετία, ένα σχέδιο που κανονικά θα έπρεπε να είναι έτοιμο προς εφαρμογή μα καθυστέρησε λόγω της οικονομικής αβεβαιότητας από το 2007 και ένθεν.

Φέροντας την υπογραφή του προέδρου του ACEM (και της KTM) Stefan Pierer, η επιστολή προς την Ε.Ε. υπενθυμίζει πώς η αγορά βούτηξε στο -25% το 2009, αλλά τώρα ξεκινά το νέο έτος με μόλις -6.5%, ένα δείγμα περιορισμού της κρίσης. Στόχος φυσικά είναι η αναστροφή και ζητείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση να βάλει ένα χεράκι ώστε το πρόσημο της αγοράς να ξαναγίνει θετικό. Δίνει και συγκεκριμένες κατευθύνσεις, ευγενικά μεν, σαφέστατα δε.

"Αν θέλουμε ανάκαμψη", λέει ο Pierer, "τότε το επερχόμενο πλαίσιο κανονισμών της Ε.Ε. πρέπει να αναγνωρίσει τις επιδράσεις της κρίσης, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα νομοθετική σταθερότητα και να προσφέρει στη βιομηχανία ένα λογικό χρονικό πλαίσιο και την ανάλογη ελαστικότητα στην εξέλιξη νέων προϊόντων που να ικανοποιούν τις απαιτήσεις του πελάτη."

Μια πρώτη ερμηνεία της "νομοθετικής σταθερότητας" παραπέμπει σε επερχόμενες προδιαγραφές και την οικονομική επίπτωσή τους – πάνω που οι Ευρωπαίοι βλέπουν επιτέλους ένα momentum να χτίζεται εις βάρος των Ιαπώνων.

Στη συνέχεια ο ACEM δεν παραλείπει να τονίσει πως απαιτείται προσοχή από τον Νομοθέτη ώστε να εξασφαλίσει ένα πεδίο με ίσους όρους για όλους, "εξίσου για κατασκευαστές Ευρωπαίους και μη". Δεδομένου ότι τέτοιου είδους ανισορροπίες δεν υπάρχουν με τους Ιάπωνες ή τους Αμερικανούς, είναι μάλλον προφανές πως η σπόντα σημαδεύει το υπόλοιπο Ασίας και πρωτίστως τους Κινέζους, οι οποίοι έχουν δαγκώσει υπολογίσιμα μερίδια αγοράς στην Ευρώπη, ενίοτε με κακής ποιότητας προϊόντα.

Ο ACEM κοιτά αντίθετα από τους Ιάπωνες, οι οποίοι πλέον δεδηλωμένα στρέφονται στις ανερχόμενες Ασιατικές αγορές. Οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές βλέπουν μια εξαίρετη ευκαιρία να εκθρονίσουν τους Ιάπωνες στη Γηραιά Ήπειρο. Δε θα γίνει αύριο, μα έχει ήδη αρχίσει.

> Παράλληλα, ανακοινώθηκε πως ο Hendrik von Kuenheim (CEO των BMW Motorrad και Husqvarna) εκλέχθηκε ομόφωνα αντιπρόεδρος του ACEM, δίπλα στον Leo Francesco Mercanti (Piaggio Director of Engineering, Product Development & Racing). Όλα τα βαριά χαρτιά στο τραπέζι.

>> Στο τέλος του ίδιου newsletter, ο ACEM καλωσορίζει ένα νέο μέλος: MOTED, Τουρκική Ένωση Μοτοσυκλετιστικής Βιομηχανίας. Το οποίο μου υπενθύμισε μια προ μηνός επικοινωνία μου με τον Σ.Ε.Α.Α. (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων, www.seaa.gr) για άσχετο θέμα, κατά την οποία ενημερώθηκα πως ο Σύνδεσμος φέτος δεν "ανανέωσε τη συνδρομή του στον ACEM" έτσι δεν υπάρχει πλέον εκπρόσωπός του εν Ελλάδι… Πρόοδος;

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Aprilia	
Dorsoduro 750	2(C), 12(F)
Mana 850 GT	18(Τ), 19(Σ)
Scarabeo 200 Dual Map	21(F)
RSV4 R	22(C)
RSV4 Factory	7(Π), 14(C), 22(C)
Shiver 750 GT	20(F)
BMW	
F650 GS	4(Τ)
F800 GS	7(F)
F800 R	16(Τ)
G450 X	22(F)
G650 GS	17(F)
HP2 Megamoto	3(Σ)
K1300 GT	13(F)
K1300 R	14(F)
K1300 S	15(F)
R1200 GS	20(Σ)
S1000 RR	23(C)
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	
FLHTCU Electra Glide Ultra Classic	23(F)
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)
990 SMT	22(F)
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)
RMX 450Z	23(F)
V-Strom 650 Desert	2(F)
Sixteen 150	13(F)
Triumph	
Bonneville SE	14(F)
Daytona 675	17(C)
Speed Triple	22(F)
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)
XT1200Z Super Tenere	23(Π)
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
Ενυδάτωση	7
First ride: Dura Ace Di2	15
First ride: Bianchi Methanol SL 9500	22
Η επιστροφή του Lance Armstrong	13
Λεξικό ορεινής ποδηλασίας	22
Μεσαία Τριβή	11
Maribor Downhill	18
Ποδήλατο και Ηλεκτρικός	23
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
X-Poros	23
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	
Ashley Fiolek	23
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