Τεύχος 42 • Δεκέμβριος 2011

ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

bike.gr

EICMA



Aprilia SRV 850, SR Motard
Bimota BBX, DB9 Brivido, DB10 b.Motard
BMW C600 Sport, C650 GT, G650GS Sertao
Derbi Variant Sport
Ducati 1199 Panigale/S, Streetfighter 848
Honda CBR1000RR, Integra, NC700S, NC700X, VFR1200X Crosstourer, Vision 50/110
Husqvarna Nuda 900/R
Kawasaki ER-6n/F, Versys 1000, ZZR 1400
KTM 200 Duke, 690 Duke, Freeride 350, Freeride E
Kymco Xciting 400i, K-XCT 300i, K-Pipe 125
Moto Guzzi V7/ Sport / Racer
MV Agusta Brutale 675
Ossa Explorer 280i
Peugeot Metropolis 400i
Piaggio Beverly 350 Sport Touring, Fly, X10
Quadro 4D
Suzuki GW250 Inazuma,VStrom 650
Triumph Speed Triple R, Tiger Explorer
Yamaha WR450F

THE TEST
Το Aprilia Tuono V4R APRC στα χέρια ενός ιδιοκτήτη Tuono

RACING
Ανασκόπηση της φετινής χρονιάς των MotoGP

MARKET
Χριστουγεννιάτικα δώρα για όλους σε τιμές κρίσης

ebikers

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

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

Φωτογραφικός Φακός

Σάββας Κουρίδης, savvas@ebike.gr

Art Director

Mike Wood, mike@ebike.gr

Assistant Art Director

Εριφύλη Πουλοπούλου, eri@ebike.gr

Εμπορική Διεύθυνση

Χρήστος Θεοδωρόπουλος, 3chris@ebike.gr

Δημιουργικό Διαφήμισης

Τάκης Ζυγουράκης, takzig@ebike.gr

Τολμούν και συνεργάζονται

Δημήτρης Γάκης, bladerunner@ebike.gr
Θοδωρής Ερμήλιος, ermilios@ebike.gr
Γιώργος Κοροβέσης, g.korovesis@ebike.gr
Κώστας Λαζάρου, laz74@ebike.gr
Δημήτρης Λασιθιωτάκης, dnleng@ebike.gr
Γιάννης Μπούστας, jb@ebike.gr
Βασίλης Νομικός, vnomik@ebike.gr
Έφη Παπαδοπούλου, noela@ebike.gr
Άρης Παπαπαναγής, aris@ebike.gr
Παναγιώτης Σκυριανός, feelgoodzx@ebike.gr
Εύη Συνοδινού, synevy@ebike.gr
Δημήτρης Ταυλίκος, jimitav@ebike.gr
Μιχάλης Τήλιος, mtilios@ebike.gr
Κώστας Φωτιάδης, fotiadisk@ebike.gr

Δεν ξεχνάμε

Τον Χρήστο Μωραϊτη

Ιδιοκτησία & Έκδοση

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

Επικοινωνία

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

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

The Front

News 12
Πρωτότυπα που δεν βλέπονται, μουσιακές βέσπες και τουρμπισμένα GS με 180 ίππους

First Rides

Sym SB250Ni Wolf 24
Ένας λύκος από την Ταϊβάν

Cover Story

EICMA 2011 40
Για τις επόμενες 145 σελίδες, ο Σπύρος μας δείχνει όλα όσα παρουσιάστηκαν στο Μιλάνο

The Test

Aprilia Tuono V4R APRC 196
Το καινούργιο Tuono συνεχίζει μια παράδοση οκτώ ετών, παραμένοντας ένα γυμνό superbike με καρατιμόνα

Racing

Editorial 214
Η Ducati και τα πλαίσια

Gossip 216
Τα τελευταία μεταγραφικά νέα και αγωνιστικά κουτσομπολιά

MotoGP ανασκόπηση 2011 230
Μια φωτογραφική αναδρομή στη σεζόν που μας πέρασε

Racing Lines 266
Μεγάλες αγωνιστικές αλήθειες

The Back

eMarket 272
Ο Σέρλοκ Χόλμς του ebike.gr συνεχίζει την σχολαστική έρευνα αγοράς. Αυτά είναι τα νέα του ευρήματα

eMarket xmas edition 298
Ο Σέρλοκ Χόλμς του ebike.gr κάνει το επόμενο βήμα και βρίσκει έξυπνα και φτηνά δώρα για τις γιορτές των Χριστουγέννων

eClubs 306
Λέσχες:
Για όσο ακόμα οι δημόσιες συναθροίσεις παραμένουν νόμιμες στην Ελλάδα

eIssues 310
Πράγματι, παραληρούσαμε και σε προηγούμενα τεύχη, την ύλη των οποίων θα βρεις εδώ

Ταύχος 42 • Δεκέμβριος '11



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

Φωτό εξωφύλλου: Ducati

editorial



Σπύρος Τσαντήλας



bike.gr

Οι μεγάλες εκθέσεις αποτυπώνουν πάντα μια αντιπροσωπευτική εικόνα της εικόνας της αγοράς και της κατάστασης στην οποία αυτή βρίσκεται. Αναμενόμενα φέτος στην EICMA είδαμε τις εταιρείες να προσαρμόζουν το modus operandi τους στον νέο πλούτο της κρίσης, την οικονομία



Νέος Πλούτος

Τα προηγούμενα τρία-τέσσερα χρόνια οι μεγάλες εκθέσεις μοτοσυκλέτας έδειχναν φτωχές. Λιγοστά τα νέα μοντέλα, σημαίνουσες οι απουσίες κάποιων εκθετών, άφθονη η γκρίνια. Το Σαλόνι του Παρισιού, Mondial de Deux Roues, ακυρώθηκε με πάταγο το 2009 και φέτος επέστρεψε με πολλή λιγότερη αίγλη ως Salon de Moto, Scooter et Quad. Ακόμη και η αλλαγή του ονόματος έχει τη σημειολογία της, από "Mondial" (Παγκόσμιο) σε "Salon" (Σαλόνι) υποβαθμίζοντας και επικοινωνιακά τον παγκόσμιο θεσμό σε μια τυπική εθνική έκθεση.

Αυτό άφησε την ετήσια έκθεση του Μιλάνου, EICMA, ως τον ουσιαστικά σημαντικότερο παγκόσμιο εκθεσιακό θεσμό της μοτοσυκλέτας και, κατά συνέπεια, ως το παράθυρο στις εξελίξεις που έρχονται. Με δεδομένο πως ο κόσμος μας βιώνει στο πετσί του την πραγμάτωση του "κάθε πέρυσι και καλύτερα", θα περίμενε κανείς πως το 2011 δε θα ήταν σε καμμία περίπτωση καλύτερο από το 2009 και 2010. Κι όμως…

Η φετινή EICMA είχε πολλά νέα μοντέλα και άφθονο ενδιαφέρον. Μάλιστα δε μιλάμε μόνο για απλή modular ανάπτυξη διαφορετικών εκδοχών πάνω σε γνωστές πλατφόρμες, αλλά για αρκετούς νέους κινητήρες από πολλές εταιρείες. Θα μπορούσε αυτό να σημαίνει πως έφτασε η ώρα της ανάπτυξης για την παγκόσμια αγορά;

Κατηγορηματικά όχι. Μπορεί η Ελλάδα να πνίγεται στη δική της, χειρότερη όλων λάσπη, αλλά αν δει κανείς τις δημοσιεύσεις του ACEM θα αντιληφθεί πως πανευρωπαϊκά οι πωλήσεις μοτοσυκλετών συνεχίζουν να τραβούν συνολικά τον κατήφορο, αν και με ηπιότερο ρυθμό από την εγχώρια ελεύθερη πτώση μας. Και οι κατασκευαστές το έχουν αντιληφθεί.

Η EICMA φέτος μας έδωσε τα διαπιστευτήρια μιας βιομηχανίας που από την έκπληξη, την αμηχανία και την απογοήτευση έκανε το πρώτο βήμα προς τη συνειδητοποίηση, την προσαρμογή. Δείτε για παράδειγμα τη Honda, η οποία, κρατώντας σφικτά τα ηνία της μεγαλύτερης κατασκευάστριας του πλανήτη και πρώτης στην Ιαπωνία, άφησε πίσω της τη μίζερη παραγωγή των συμπατριωτισσών της και παρουσίασε αρκετά νέα μοντέλα βασισμένα σε έναν νέο κινητήρα. Κόντρα στις εποχές των τρελών ιπποδυνάμεων και των εξόφθαλμων περιφερειακών, ο νέος δικύλινδρος κινητήρας της μοστράρει μόλις μια πενηνταριά άλογα και διαφημίζει τη φιλικότητα και την εκπληκτικά χαμηλή κατανάλωση καυσίμου. Αυτά που θα χρειαστεί δηλαδή ο Ευρωπαίος αστός της κρίσης, ένα πρακτικό όχημα για να κάνει τις δουλειές του, να πάει τη βόλτα του και να μη χρειάζεται υπογλώσσια κάθε φορά που πλησιάζει σε βενζινάδικο ή συνεργείο.

Στον ίδιο δρόμο κινήθηκαν και άλλες εταιρείες, ακόμη και ονόματα όπως η BMW που μας είχε συνηθίσει στην τυπική πολυτέλεια. Εκεί που όλοι περίμεναν τον επόμενο boxer, οι Γερμανοί τον άφησαν στο ράφι και παρουσίασαν δύο νέα σκούτερ με έναν ολοκαίνουργιο δικύλινδρο κινητήρα που επίσης εστιάζει στην οικονομική λειτουργία. Δε θα είναι τα φτηνότερα σκούτερ που μπορεί κανείς να βρει, αλλά αποδεικνύει περίτρανα πως η BMW ψάχνει να εμπλουτίσει το κάτω άκρο της γκάμας της –όσο ακριβό κι αν είναι συγκριτικά με τον ανταγωνισμό– με μοντέλα που θα τραβήξουν σαφώς περισσότερους αγοραστές από το εξακύλινδρο 1600 της. Αφήστε πως στην ίδια κατεύθυνση κινείται και η αναβίωση των μονοκύλινδρων 650GS εδώ και δύο χρόνια που ακόμη αναπτύσσεται.

Η KTM παρομοίως αφήνει τη διαδοχή του Adventure της για να εστιάσει στα μικρά 125 και 200 Duke της, θυμίζοντάς μας πως οι κατασκευαστές που δεν είχαν μικρές μοτοσυκλέτες στη γκάμα τους δέχτηκαν ισχυρότερα το χτύπημα της ύφεσης.

Αλλά ακόμη και η Piaggio φαίνεται να έχει πάρει το μήνυμα. Δείτε το νέο Beverly, για παράδειγμα. Ολοκαίνουργιος κινητήρας που διαφημίζει τις επιδόσεις του 400 με τις ανάγκες συντήρησης και κατανάλωσης του 250.

Πάνε ανεπιστρεπτί οι εποχές που οι γυαλιστερές superbike δεν προλάβαιναν να ανανεώνονται. Ο νέος πλούτος του σήμερα είναι η οικονομία και προς αυτήν την κατεύθυνση κινείται η ανάπτυξη.

Το τελευταίο τεύχος μας για το 2011 έρχεται αφιερωμένο κατά το ήμισυ στην EICMA. Γράφω για σαλόνια περισσότερα χρόνια απ' όσο θέλω να θυμάμαι, αλλά ειλικρινά ποτέ στη ζωή μου δεν έχω αφιερώσει τόσο χώρο (και χρόνο) σε ένα. Η παρουσίαση της EICMA καταναλώνει αισίως 145 καθαρές σελίδες, φάτε μάτια ψάρια δηλαδή.

Στα λοιπά ο κύριος Κάττουλας γνωρίζεται και κατασυμπαθιέται με το γυμνό Wolf της SYM, ενώ ο υπογράφων αναρωτιέται πόσα ακόμη χτυπήματα της μοίρας μπορεί να δεχτεί η τσέπη του. Του είπαν να καβαλήσει το νέο Tuono, ανακαλύπτοντας πως το δικό του πρώτης γενιάς μοντέλο δείχνει δεινόσαυρος μπροστά του. Χορηγίες κανείς;

Στη συνέχεια ο κύριος Δάλλας κάνει μια βαθιά βουτιά στον κόσμο των MotoGP και ολοκληρώνει μια γευστικότατη ανασκόπηση της φετινής σεζόν με τον θρίαμβο της Honda, την "κηδεία" της Ducati και του Rossi, αλλά και τον τραγικό χαμό του Simoncelli.

Στο εμπορικό κομμάτι ο κύριος Θεοδωρόπουλος συνεχίζει να εμπλουτίζει με χρήσιμη πληροφορία το eMarket, ενώ μας κάνει δώρο έναν μικρό οδηγό αγοράς για χριστουγεννιάτικα δώρα μετά από άφθονη κούραση και ενδελεχές ψάξιμο της αγοράς από τον ίδιο για γουστόζικες ευκαιρίες και λοιπά κελεπούρια. Όπως μου έγραφε στο τελευταίο του email παραδίδοντας και την τελευταία σελίδα των κομματιών του: "Αυτά. Και μη με πάρετε καν τηλέφωνο για μια εβδομάδα…"

Καλή σας ανάγνωση λοιπόν και μακάρι η ευχή για ένα καλό και υγιές 2012 να μην είναι τόσο κούφια όσο την κάνουν να ακούγεται τα δελτία ειδήσεων. Κλείστε επιτέλους τον καρκίνο που ονομάζεται τηλεόραση και ζήστε με ό,τι έχετε, αυτή είναι η δική μου ευχή-συμβουλή. Γιατί, όπως ανακαλύπτω ολοένα και περισσότερο εσχάτως, η ευτυχία δε βρίσκεται μόνο σε χαρτονομίσματα. <<



ITALIAN LEGENDARY PROTECTION

Ο 1ος **ασύρματος** αερόσακος...

D|air®
Street

TÜV SÜD
Protection
Electronic Safety
Ergonomics



D-air Prototype



• PAPASTAVROU SHOPS 01 ΑΞΕΣΟΥΑΡ. ΚΑΛΛΙΡΟΗΣ 30, ΑΘΗΝΑ ΤΗΛ.: 210 92 49 350 • PAPASTAVROU SHOPS 02 ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ. ΚΑΛΛΙΡΟΗΣ 30 & ΝΑΚΟΥ 2, ΑΘΗΝΑ ΤΗΛ.: 210 92 49 349 • PAPASTAVROU

DAINESE®

Νέα δεδομένα στην ασφάλεια...





Η Ιταλική εταιρία μετά από 10 χρόνια εξέλιξης με κόστος 30.000.000 €, παρουσιάζει στην γκάμα του 2012 το νέο γιλέκο αερόσακο D AIR.

Αυτούσια εξελιγμένο από τους κορυφαίους οδηγούς αγώνων, η DAINESE προσφέρει την νέα γενιά προστασίας και στην καθημερινή χρήση οδήγησης όλων την αναβατών.



Το D AIR συνδυάζει άνεση λόγω των μαλακών υλικών του, και μέγιστη προστασία στα ζωτικά όργανα του αναβάτη σε περίπτωση πτώσης η σύγκρουσης.

Η ενεργοποίησή του, γίνεται ηλεκτρονικά μέσω απλών βασικών αισθητήρων, που τοποθετούνται μόνιμα ανάμεσα στον αναβάτη και την μοτοσικλέτα του.



Μάθετε περισσότερα μόνο στα καταστήματα:

PAPASTAVROU Shops

SHOPS 03 ΑΞΕΣΟΥΑΡ / QUICK SERVICE ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ 108, ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ ΤΗΛ. 210 56 24 440 • PAPASTAVROU SHOPS 04 ΑΞΕΣΟΥΑΡ / QUICK SERVICE ΑΧΑΡΝΩΝ 421, ΑΘΗΝΑ ΤΗΛ. 210 25 30 933

the front



Υπάρχει ζωή μετά την EICMA; Όπως περίτρανα αποδεικνύει η Husky, ναι.



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

Husqvarna Strada

Απουσίαζε από την EICMA, αλλά δεν έλειψε από το Salon de la Moto στο Παρίσι. Ο λόγος για το νέο παιδί της Husqvarna, το Strada.

Με αισθητική που ακολουθεί πιστά τις γραμμές που έθεσε το Nuda αλλά σε πιο ομαλή εκτέλεση, το Strada Concept κινείται στις ίδιες γραμμές και στο θέμα του κινητήρα. Παρότι αυτή τη φορά μονοκύλινδρος, προέρχεται πάλι από τις γραμμές παραγωγής της BMW με μικρές βελτιώσεις σε καίρια σημεία που κατά την εταιρεία έχουν ως αποτέλεσμα έναν ιδιαίτερα παιχνιδιάρικο χαρακτήρα.

Τεχνικά στοιχεία πέρα από το στεγνό βάρος των 170 κιλών δεν υπάρχουν ακόμα, αλλά με λίγο γαργάλημα ο κινητήρας του G650 GS σίγουρα θα έχει ενδιαφέρον κρατώντας παράλληλα μακριά τις αραχνιασμένες μνήμες περί αξιοπιστίας από μια άλλη, περασμένη εποχή.

Παρότι φέρεται ως πρωτότυπο, το Strada αναμένεται να μπει σε παραγωγή μέσα στο 2012, διευρύνοντας τη γκάμα της Husqvarna και αυξάνοντας σημαντικά τις εναλλακτικές λύσεις στην κατηγορία.





PIERRAKOS
Κέντρο Αγορών και Ανταλλαγών Μεταχειρισμένων Μοτοσυκλετών
Μιχαλακοπούλου 169 & 173, Τηλ.: 210 77 55 065

MV Agusta Tricruiser Concept



Θεωρητικά το Tricruiser είναι απλά μια σχεδιαστική μελέτη μαθητών από το στούντιο IED Turin, χωρίς κάποιες βλέψεις παραγωγής από την Ιταλική εταιρεία.

Κοιτώντας λίγο πιο προσεκτικά όμως, θα δείτε ότι το πανέμορφο πρωτότυπο είναι βασισμένο στο F3 675. Που παρουσιάστηκε επίσημα στην EICMA. Και κατά κάποιο τρόπο βρισκόταν στο studio αρκετό καιρό πριν...

Πασπαλίστε τώρα με τις πιέσεις που δέχεται το εργοστάσιο για να γίνει κερδοφόρο, κάτι που απαιτεί σεβαστή αύξηση της παραγωγής του, θυμηθείτε πόσο προσοδοφόρα είναι αυτή η κατηγορία και συνδυάστε με τις φήμες που θέλουν το επόμενο μοντέλο της εταιρείας να είναι sport tourer βασισμένο στο 675 για να καταλάβετε τη σημασία του μοντέλου.

Άγνωστο φυσικά παραμένει το αν αυτή θα είναι η τελική μορφή της μοτοσυκλέτας παραγωγής και ήδη αρκετοί φίλοι της εταιρείας δε δείχνουν και τόσο χαρούμενοι με την απομάκρυνση από τις εξαιρετικά σταθερές σχεδιαστικές φόρμες της MV, αλλά αν η επιθετική πολιτική τιμών συνεχισχτεί, ίσως η μοτοσυκλέτα που βλέπετε να είναι αυτή που θα δώσει τις οικονομικές βάσεις που θα διασφαλίσουν το μέλλον της ένδοξης Ιταλικής εταιρείας.



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

Ryno

Περίεργο πράγμα η συνήθεια.

Όταν παρουσιάστηκε το Segway πολλοί ήταν αυτοί που εντυπωσιάστηκαν με τη γυροσκοπική τεχνολογία που το κρατούσε όρθιο, αλλά η πρώτη επαφή ήταν πάντα... ιδιόρρυθμη, καθώς το ένστικτο των αναβατών να προσπαθήσουν να διορθώσουν ή να χρησιμοποιήσουν το σώμα τους κατέληγε συνήθως σε ελαφρώς τραγελαφικές καταστάσεις ενόσω τα ηλεκτρονικά προσπαθούσαν να διορθώσουν τις... διορθώσεις.

Έκτοτε, πολλοί ήταν αυτοί που προσπάθησαν να πάνε την ιδέα μερικά βήματα πιο πέρα, αλλά ο Tony Ozrelic που σχεδίασε και προγραμμάτισε το Ryno δείχνει να ανήκει στη μειοψηφία που βλέπει τα αυτονόητα. Και ας έχει το δημιούργημά του μόνο μία ρόδα.

Έχουμε μάθει να ισορροπούμε από τη μέρα που πρωτοπερπατήσαμε', λέει ο Tony. 'Δε βλέπω καν το λόγο να σχεδιάσει κανείς ένα μηχάνημα που θα το κάνει αυτό για εμάς'. Έτσι προγραμμάτισε το Software του ηλεκτρικού Ryno ώστε να αφήνει τον αναβάτη να το χειριστεί με το σώμα του όπως θα έκανε σε μια μοτοσυκλέτα. Το ηλεκτρικό μονότροχο έχει αυτονομία 50 χιλιομέτρων και τελική 35, ενώ απαιτεί μόλις 1.5 ώρα φόρτισης. Η Ryno Motors ψάχνει συνεργάτες για να το βάλει σε παραγωγή μέσα στο 2012 με τιμή κάτω από 4,000 δολάρια.

Και για τους άπιστους Θωμάδες ένα βίντεο με το Ryno στο δρόμο: http://youtu.be/_eVbdbMPdq4



PIERRAKOS
Τηλ.: 210 9824821
TRIUMPH
GO YOUR OWN WAY
Εξουσιοδοτημένο service, ανταλλακτικά & αξεσουάρ



ΙΣΧΥΕΙ ΜΕΧΡΙ ΤΙΣ 31/12/11

Original Christmas μόνο με **PIAGGIO**!

Ελάτε σήμερα σε ένα εξουσιοδοτημένο συνεργείο και κερδίστε **20%** έκπτωση σε όλα τα γνήσια ανταλλακτικά, σε οποιαδήποτε εργασία προγραμματισμένης συντήρησης και **15%** έκπτωση σε όλα τα γνήσια αξεσουάρ.

Πώς; Με 4 απλά βήματα:

1. Μπαίνετε στο www.piaggio.com/primeservice/
2. Συμπληρώνετε τα στοιχεία σας
3. Λαμβάνετε με mail το εκπτωτικό κουπόνι
4. Το δίνετε στο εξουσιοδοτημένο συνεργείο

Prime service

PIAGGIO · Vespa · aprilia · MOTO GUZZI · scarabeo · GILERA · DERBI · Aprilia

Piaggio Hellas A.E. Υμηττού 259, 116 31 Αθήνα, Τηλ: 210 7572100, Fax: 210 7572185, e-mail: piaggiohellas@gr.piaggio.com

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

Invader TC3

Μεταμοσχεύσεις κινητήρων έχουμε δει πολλάκις, αλλά η μετάβαση ακόμα και των πιο κορυφαίων μοτοσυκλετιστικών τετρακύλινδρων σε αυτοκίνητα συνοδεύεται συνήθως από απογοητεύσεις λόγω του συνδυασμού μεγάλου βάρους και έλλειψης ροπής χαμηλά. Από την άλλη τα τόσο ευχάριστα Buggy φωνάζουν για παραπάνω ισχύ...





Η Tanom Motors αποφάσισε να καλύψει το εμφανέστατο κενό, παρουσιάζοντας το Invader TC3. Οι γραμμές του reverse trike –δύο ρόδες μπροστά, μία πίσω– παίζουν έξυπνα ανάμεσα στα Supercar και στα Caterham αυτού του κόσμου, αν και ως συνήθως το πίσω μέρος δείχνει λιγότερο ομοιογενές απ' ό,τι περιμένεις. Κρίμα γιατί αυτή είναι η γωνία που θα βλέπουν πιο συχνά όσοι το συναντήσουν στο δρόμο, καθώς μέσα στο σωληνωτό πλαίσιο βρίσκεται ο κινητήρας του τελευταίου Hayabusa, δίνοντας στο μικρό διθέσιο εκρηκτικές επιταχύνσεις: 0-100 σε 3.92 δευτερόλεπτα (προσοχή στην ακρίβεια!), τετρακοσάρι σε 11.89 και τελική 220 χιλιομέτρων.

Εκεί που μας τα χαλάει λιγουλάκι είναι στην τιμή, καθώς αναμένεται να κοστίζει γύρω στις 45,000 δολάρια όταν βγει στην παραγωγή το 2012. Για περισσότερα επισκεφτείτε το site της Tanom: www.tanommotorsusa.com

PIERRAKOS
YAMAHA
Τηλ.: 210 9824821 www.pierrakos-moto.com
Εξουσιοδοτημένο service, ανταλλακτικά & αξεσουάρ

Νέο Beverly SportTouring 350cc

Η κομψότητα σε νέους δρόμους



Το Beverly SportTouring φοράει ολοκαίνουργιο κινητήρα 350 που συνδυάζει μοναδικά: επιδόσεις και ισχύ 400cc με κόστος χρήσης και επίπεδα εκπομπών ρύπων κινητήρα 300cc.

Ανακαλύψτε το με μια επίσκεψη στα σημεία πώλησης Piaggio.

Beverly Sport Touring

PIAGGIO®
www.gr.piaggio.com

PIAGGIO HELLAS A.E., ΤΗΛ: 210 7572100, e-mail: piaggiohellas@gr.piaggio.com

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

R1200 GS Twin Turbo

Αξεσουάρ για τα GS έχουμε δει πολλά, κυρίως προσανατολισμένα στο να αυξήσουν είτε τις εκδρομικές και εκτός δρόμου δυνατότητές του ή την εικόνα του τρανού ταξιδευτή ιδιοκτήτη.

Ελάχιστοι ήταν αυτοί που εστιάζονταν στην αύξηση της απόδοσης του δικύλινδρου Boxer, αλλά όπως περίτρανα αποδεικνύει η Βραζιλιάνικη Dacar Motorsport πάντα υπάρχει κάποιος διατεθειμένος να προχωρήσει ελαφρά πέρα από τα όρια που γνωρίζουμε ως λογικά. Έτσι, πήραν ένα 1200 GS και τοποθέτησαν όχι ένα αλλά δύο Turbo, πλήρη φυσικά με τα Intercooler τους και τα ηλεκτρονικά τους. Το αποτέλεσμα; Μόλις 180 ίπποι στο στρόφαλο και 167 στον πίσω τροχό, βεβαιώνοντας ότι κανένα KTM δε θα σας περάσει στα φανάρια. Αρκεί βέβαια να μη συναντήσετε στροφές, γιατί η τοποθέτηση των Intrercooler δείχνει να περιορίζει κομματάκι τη δυνατότητα κλίσης...

Και για την περίπτωση που κοιτάτε το ημερολόγιό σας να δείτε μήπως η Πρωταπριλιά πέφτει λίγο νωρίτερα, ρίξτε καλύτερα μια ματιά στο site της εταιρείας που εξηγεί μεταξύ άλλων πόσο εύκολη είναι η τοποθέτηση του κιτ: http://www.dacarmotorsport.eu

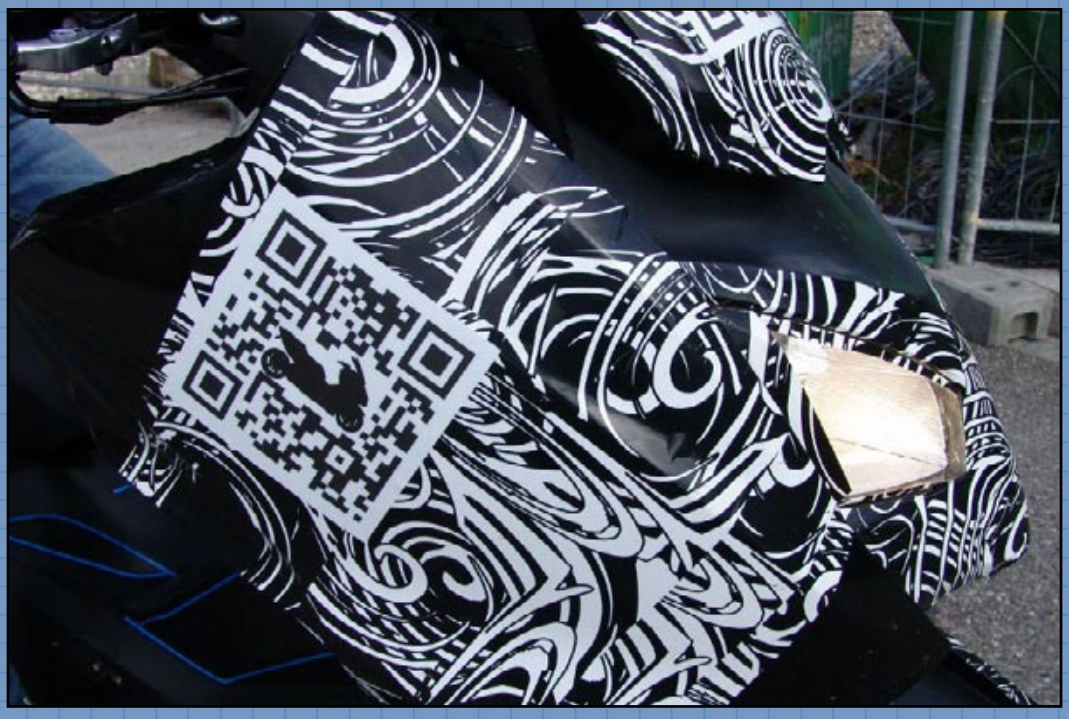


Κατασκοπευτικές διαφημίσεις

Η BMW ποτέ δεν έκρυψε τον διαφορετικό τρόπο με τον οποίο κινείται σε σχέση με τις υπόλοιπες εταιρείες, αν και η τελευταία της κίνηση κάνει μερικά φρύδια να σηκώνονται.

Πλέον το περίφημο ψυχεδελικό καμουφλάζ που ντύνει όλα της τα πρωτότυπα ανεξαρτήτως αριθμού τροχών με θεωρητικό στόχο να κρύβει τις γραμμές του μοντέλου από τις 'κατασκοπευτικές' φωτογραφίες, εμπλουτίζεται με ένα σεβαστών διαστάσεων QR Code. Έτσι, κάθε φωτογραφία που κυκλοφορεί από ψηφιακά ή έντυπα περιοδικά μετατρέπεται άμεσα σε δωρεάν διαφήμιση καθώς ο κωδικός οδηγεί σε σχετικό site της BMW που περιέχει πληροφορίες για το μοντέλο που η εταιρεία υποτίθεται ότι καμουφλάρει για να κρατήσει μυστικό μέχρι την παρουσίασή του.

Πόσο μακριά βρισκόμαστε από τις εποχές που οι εταιρείες κυνηγούσαν τους φωτογράφους και τους έκλεβαν τα φιλμ για να μη διαρρεύσουν οι φωτογραφίες και πέσουν οι πωλήσεις των υπό αντικατάσταση μοντέλων...



more stuff...

Η VW Αμερικής μας δίνει τη δική της εκδοχή της ταινίας Wild Hogs για να μας πείσει τι καλό που είναι το καινούργιο Jetta. Τουλάχιστον αυτή η διαφήμιση έχει την πλάκα της σε αντίθεση με κάτι Juke... http://youtu.be/k8gGGt-DxaA

Τον Jorian Ponomareff τον ξέρετε; Αν όχι δείτε το βιντεάκι για να μάθετε τι χάνατε τόσο καιρό. Και με κοινωνικό μήνυμα για τις μίνι φούστες παρακαλώ. http://youtu.be/20XsaHpRQC8

Κάνουν τα πράγματα αλλιώς στην Αυστραλία. Πώς γίνεται όμως να είναι οι μόνοι που όχι μόνο παίρνουν το θέμα μοτοσυκλετιστικής ασφαλείας σοβαρά, αλλά το προσεγγίζουν με τρόπο που το κάνει ενδιαφέρον; Must see: http://youtu.be/7Xb7P8uznyE

Έχουν τρελαθεί εκεί στο Βιετνάμ. Η τελευταία μόδα θέλει τους αστυνομικούς να πετάνε δίχτυα με τούβλα στις άκρες για να πιάνουν όσους μοτοσυκλετιστές δε σταματάνε στους ελέγχους. Για την ασφάλειά τους βεβαίως...

Και ξανά προς τη δόξα φημολογείται ότι τραβά. Το 2012 λέγεται ότι θα είναι η χρονιά που η πολύπαθη Moto Morini όχι μόνο θα ξαναρχίσει την παραγωγή αλλά θα εμπλουτίσει τη γκάμα της με ένα νέο μοντέλο. Την άνοιξη. Χωρίς καμία άλλη πληροφορία. Εμείς ψάχνουμε ήδη για μικρό καλάθι πάντως.

Vespa: Genesis

Η σημαντικότερη ίσως έκθεση στην ιστορία της Piaggio τρέχει ήδη και θα συνεχίσει μέχρι το τέλος του Ιανουαρίου 2012, στο μουσείο της Ιταλικής εταιρείας στην Pontedera.

Θέμα η ζωή και οι δημιουργίες του Corradino D'Ascanio, του δημιουργού της Vespa. Χωρισμένη σε τέσσερις ενότητες, Ο Άνδρας, η Μεγαλοφυΐα, ο Μάγος και ο Θρύλος, η έκθεση καλύπτει όλες τις πτυχές της ιστορίας του D'Ascanio, με σειρά πρωτότυπων σχεδίων, τεχνικών στοιχείων και εκδόσεων της εποχής.

Οι επισκέπτες θα περιηγηθούν ανάμεσα σε μοντέλα Vespa από το μουσείο, θα δουν την αναπαράσταση του γραφείου του D'Ascanio και θα μυηθούν στην ιστορία του ανθρώπου που το 1946 πατεντάρισε μια μοτοσυκλέτα που έχει πουλήσει πάνω από 17 εκατομμύρια κομμάτια παγκοσμίως.





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

Triumph Rises

Με την EICMA να φέρνει τα πρώτα δειλά βήματα επανόδου των περισσότερων εταιρειών σε μια εποχή που οι παγκόσμιες πωλήσεις μεγάλων μοτοσυκλετών βρίσκονται στο 50% του παρελθόντος, η Βρετανική εταιρεία δείχνει πως το προϊόν μετράει.



Η φετινή άνοδος του 7% από τον Ιούνιο του '10 έως τον Ιούνιο του '11 δε φαίνεται ιδιαίτερα μεγάλη μέχρι να συνειδητοποιήσει κανείς ότι έρχεται να προστεθεί στην περσινή αύξηση. Και όταν συνοδεύεται από μια αύξηση κερδών από τα 15.1 εκατομύρια λίρες στα 22.3, μάλλον κάτι κάνουν καλά εκεί στην Triumph.

Όχι όμως ότι επαναπαύονται στις δάφνες τους. Σημαντικό μέρος των κερδών θα διοχετευτεί στο τμήμα Έρευνας και Εξέλιξης, τη στιγμή που οι περισσότερες εταιρείες κόβουν τα αντίστοιχα budget όσο περισσότερο μπορούν, βάζοντας τις βάσεις για ένα ιδιαίτερα ενδιαφέρον μέλλον γεμάτο με νέα μοντέλα που θα συναντούν κυρίως ανακυκλωμένο ανταγωνισμό. Δηλαδή αν πάνε τόσο καλά μέσα σε αυτό τον πανικό, τι θα γίνει όταν η αγορά ανακάμψει;

Off Road ABS

Αν θεωρείτε ότι το Nuda και το Strada δείχνουν ότι το μέλλον της Husqvarna θα είναι κυρίως προσανατολισμένο στην άσφαλτο, πάρτε μια ανάσα γιατί εδώ το θέμα αποκτά ενδιαφέρον.



Τόσα χρόνια, η λαϊκή σοφία έλεγε ότι το ABS, όσο καλό, χρυσό και άγιο κι αν είναι για τον δρόμο σε ακραίες συνθήκες, δεν έχει θέση όταν ο μπροστινός τροχός στρίψει για χώμα μεριά. Χάρη στις προόδους των ηλεκτρονικών, η Husky παρουσίασε το πρώτο ABS σχεδιασμένο αποκλειστικά για χρήση εκτός δρόμου και για αγωνιστική χρήση, που θα είναι διαθέσιμο στο TE 449 του 2012.



Σε αντίθεση με τα υπάρχοντα συστήματα για μοτοσυκλέτες διπλής χρήσης, το ABS της Husky επιτρέπει μεγαλύτερο γλίστρημα, ενώ ενεργεί μόνο στον μπροστινό τροχό αφήνοντας τον έλεγχο του πίσω αποκλειστικά στον αναβάτη. Οι τεχνικοί έχουν μελετήσει μέχρι και την ανάδραση της μανέτας ώστε να μεταφέρει πλήρη πληροφόρηση για την ενεργοποίηση του συστήματος, προσφέροντας κατά την εταιρεία όχι μόνο ανώτερο φρενάρισμα αλλά και καλύτερη σταθερότητα.

Και μην ξεχνάτε ότι αυτό είναι μόλις το πρώτο στάδιο. Στο μέλλον δεν αποκλείεται να δούμε μια εξελιγμένη εκδοχή του συστήματος για μοτοσυκλέτες διπλής χρήσης με διαφορετικές ρυθμίσεις για δρόμο και χώμα...

Quadro

Η επιθετική πολιτική της Γκορκόλης Α.Ε. συνεχίζεται, με την εταιρεία να φέρνει στην αγορά το Quadro 350D μέσα στο Δεκέμβριο αφ' ότου απέκτησε την ελληνική αντιπροσωπεία της εταιρείας.

Το 350D μπορεί να έχει δύο εμπρόσθιους τροχούς όπως τα MP3, αλλά η τεχνολογία είναι εξαιρετικά διαφορετική. Εξελιγμένο από τον οίκο Studio Marabese Design, το υδροπνευματικό σύστημα HTS (Hydraulic Tilting System) όχι μόνο είναι ελαφρύτερο από αντίστοιχα καθαρά μηχανικά συστήματα, αλλά προσφέρει ανεξάρτητη περιστροφή στους εμπρόσθιους τροχούς των 14 ιντσών, προσφέροντας αυξημένη πρόσφυση και καλύτερο έλεγχο από τον αναβάτη, χωρίς καμία απολύτως θυσία σε θέματα άνεσης.



Το 350D όμως είναι μόλις η αρχή, καθώς μέσα στο 2012 αναμένεται να κυκλοφορήσει το 4D, το πρώτο τετράτροχο σκούτερ που θα χρησιμοποιεί την πατενταρισμένη τεχνολογία HTS. Δεν ξέρω για εσάς, αλλά εμείς ήδη τρίβουμε τα χέρια μας. Πότε είπαμε ότι το παίρνουμε για δοκιμή;



ebike.gr

first rides



Βάζω στοίχημα πως ελάχιστοι μπορούν να γνωρίσουν ποιας μοτοσυκλέτα ουρά είναι αυτή...





Το γρύλλισμα της SYM

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



Φοράει λευκά, αλλά όχι προβιά. Ο λύκος της Sym έρχεται με φόρα να ταράξει τα νερά της κατηγορίας και δε σκοπεύει να το κρύψει





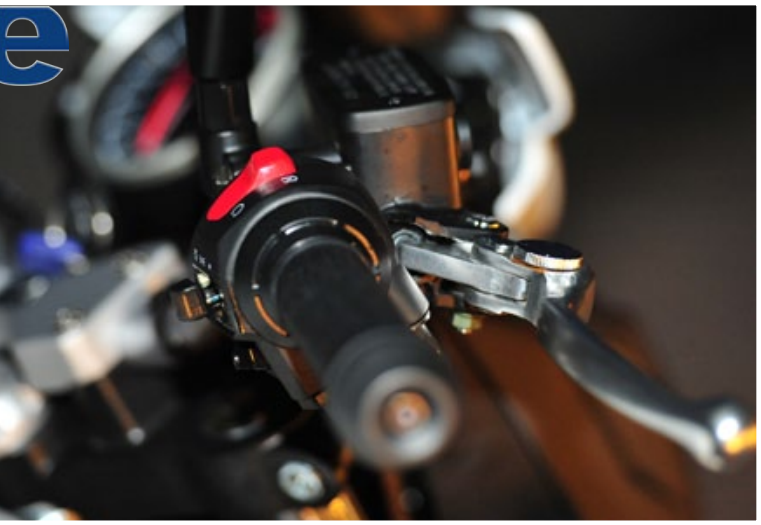


Timing is everything λένε οι φίλοι μας οι Βρετανοί και με τη δυσβάσταχτη οικονομική ταλαιπωρία που βιώνουμε το Wolf δείχνει να έρχεται την κατάλληλη στιγμή σε μια αγορά που αναγκάζεται να επαναπροσδιορίσει τις ανάγκες και τα θέλω της. Κάποιοι αναγκάζονται να κατέβουν κατηγορία, κάποιοι άλλοι ανακαλύπτουν ότι το budget τους για την επόμενή τους μοτοσυκλέτα δεν αρκεί πια γι' αυτό που είχαν στο μυαλό τους. Μην ξεχνάμε ότι μπορεί το πορτοφόλι να ξεφουσκώνει, αλλά τα γούστα παραμένουν και οι σημερινοί αγοραστές δεν είναι και τόσο διατεθειμένοι να συμβιβαστούν με κάτι που δεν τους ψήνει οπτικά όσο και να ταιριάζει στη χρήση που θα κάνουν.

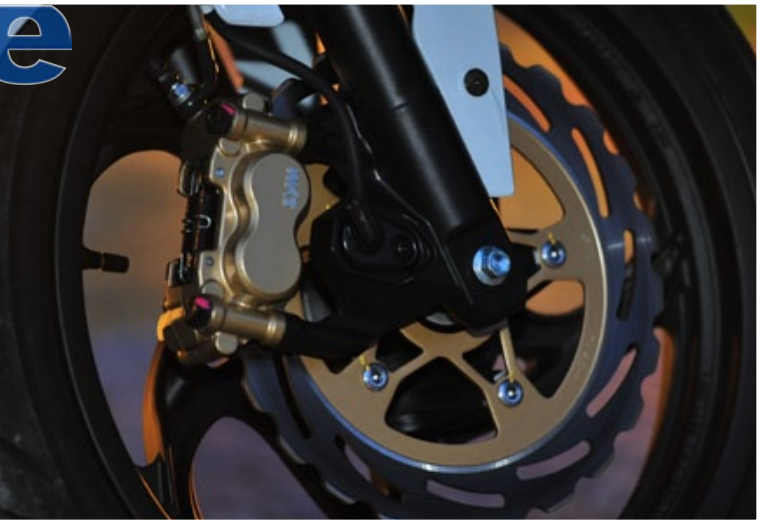
Και εκεί έρχεται το Wolf 250i. Με ξεκάθαρα streetfigher αισθητική κατεβαίνει σε μια κατηγορία που μπορεί σιγά-σιγά να ξανανιώνει, αλλά είναι ακόμα αραιά κατοικημένη με ρέπλικες Supersport στο ένα άκρο της και απλά καθημερινά και συνήθως παρωχημένα αισθητικά μοτοσυκλετάκια στο



> "το Wolf δείχνει να έρχεται την κατάλληλη στιγμή σε μια αγορά που αναγκάζεται να επαναπροσδιορίσει τις ανάγκες και τα θέλω της"











άλλο. Ανάμεσα υπάρχει ένας σεβαστός χώρος για έναν λύκο που ξέρει τι του γίνεται...

Καλλωπισμένος λύκος

Η Sym ήταν ανέκαθεν συνδυασμένη με ποιότητα που αψηφούσε την τιμή αγοράς και το Wolf όχι μόνο δεν αποτελεί εξαίρεση, αλλά τρανή συνέχιση της παράδοσης. Η ποιότητα βαφής και συναρμογής είναι άριστη, όπως και η προσοχή στη λεπτομέρεια. Με τη μοναδική εξαίρεση της κλειδαριάς που δείχνει πιο 'χαλαρή' απ' ό,τι μας έχουν συνηθίσει οι Ιάπωνες και Ευρωπαίοι κατασκευαστές, είναι δύσκολο να βρεις ψεγάδι. Ξεχάστε τις χύμα καλωδιώσεις που φωνάζουν 'οικονομία κλίμακας' από μακριά. Τα πάντα είναι τακτοποιημένα ή κρυμμένα πίσω από τα πλαστικά που καλύπτουν τα σημεία που θα βλέπαμε το ατσάλινο πλαίσιο, δίνοντας την ψευδαίσθηση ότι το Wolf είναι χτισμένο γύρω από ένα παχύ αλουμινένιο σύνολο. Η LCD οθόνη με τον μπλε φωτισμό είναι υπερπλήρης διαθέτοντας μέχρι και ένδειξη σχέσης από το εξάρι κιβώτιο, ενώ το αναλογικό στροφόμετρο με την κόκκινη βελόνα ολοκληρώνει το συνολάκι.

Και φυσικά δε μπορούμε να αγνοήσουμε τις όμορφες αλουμινένιες ζάντες, την τετραπίστονη ακτινική δαγκάνα και τους δίσκους μαργαρίτα, τις ρυθμιζόμενες μανέτες και τους ποιοτικούς, φρέσκους σχεδιαστικά διακόπτες όταν εν έτει 2011 υπάρχουν ακόμα Supersport με διακόπτες από on-off που έχουν μπει στα "άντα" τους. Το συνολικό αποτέλεσμα αντιστοιχεί σε μοτοσυκλέτα σαφώς πιο αφράτης τιμής, δίνοντας έναν feel good factor που δύσκολα βρίσκεις σε αυτή την κατηγορία κυβισμού.

Μεγάλο ρόλο σε αυτό παίζει και το έξυπνο καμουφλάρισμα του μονοκύλινδρου κινητήρα, μαύρος σε μαύρο φόντο


SYM



και μισοκαλυμμένος έξυπνα από την αριστερή μεριά, βάζοντας ένα ακόμα λιθαράκι στην αίσθηση μεγαλύτερης μοτοσυκλέτας και όχι φτωχού συγγενούς. Μπορεί να έχει ένα μόνο κύλινδρο, αλλά παρά την τιμή είναι κάθε άλλο παρά παρωχημένος τεχνολογικά: Υδρόψυκτος, ψεκαστός και τετραβάλβιδος, με κεραμική επίστρωση κυλίνδρου και αισθητά υπερτετράγωνες διαστάσεις που δίνουν έμφαση στη ροπή και τη μακροζωία. Η μέγιστη ισχύς των 26 ίππων αποδίδεται μόλις στις 7,500 στροφές, χίλιες πάνω από το μέγιστο της ροπής στα 2.1 kg.m. Και αυτά τα νούμερα είναι που εξηγούν τις οπτικά ισχνές διαστάσεις του ψαλιδιού και τον λεπτό άξονα του πιρουνιού. Είναι σχεδιασμένα για να καλύψουν τις ουσιαστικές ανάγκες του Wolf, όχι τις οπτικές εντυπώσεις που αφήνει στους τρίτους η γωνιώδης Streetfighter σιλουέτα. Και στην τελική, πόσοι συνηθίζουν να κοιτάνε τόσο χαμηλά; Αυτό που μένει να φανεί στο δρόμο, είναι το πώς θα αντεπεξέλθει το 34άρι πιρούνι στις απαιτήσεις της τετραπίστονης δαγκάνας.

Εκεί που το Wolf μας τα χαλάει λίγο είναι στα κιλά, περισσότερο γιατί δεν του φαίνεται, αν και γίνεται άμεσα αισθητό όταν πας να το μετακινήσεις. Εκατόν εξήντα τρία στεγνό παρακαλώ, το αποτέλεσμα του ατσάλινου σωληνωτού πλαισίου και των τετραγωνικών ματ πλαστικού που το καλύπτουν.

Αναπάντεχη φιλικότητα

Αυτό που έρχεται ως έκπληξη όταν κάτσεις πάνω είναι το πόσο συμπαγές είναι το Wolf. Η γωνιώδης αισθητική, τα πλευρικά καπάκια και κυρίως η καρίνα δίνουν μια επιβλητική αίσθηση όγκου που εντυπωσιάζει ακόμα περισσότερο όταν δεις τις διαστάσεις. Μια τρίχα μόλις πάνω από τα 2 μέτρα σε μήκος, με τη σέλα στα 790 mm ώστε να είναι προσβάσιμο σε όλα τα ύψη. Η καρατιμόνα που περιμένεις φυσικά απουσιάζει, αλλά η θέση οδήγησης αποδεικνύεται ιδιαίτερα βολική, έστω και αν υποσυνείδητα καθόμουν τέρμα πίσω στη σέλα. Η εργονομία του Wolf 250i είναι απλά άψογη και σε συνδυασμό με τη στενή σιλουέτα το κάνουν αναπάντεχα εύκολο στη χρήση.

Μαλακός και προοδευτικός συμπλέκτης που χρειάζεται ελάχιστα χάρη στην πανταχού παρούσα ροπή, μαλακό και θετικό κιβώτιο και ευελιξία.

Η νοοτροπία απόδοσης του κινητήρα του Wolf 250i είναι στο άλλο άκρο από το Ninja 250 που ως πρόσφατα είχε ουσιαστικό μονοπώλιο στην κατηγορία. Δεν έχει τη δύναμη του δικύλινδρου ψηλά, αλλά ούτε απαιτεί συνεχές στύψιμο του γκαζιού για να κινηθεί σβέλτα. Το παιχνίδι τελειώνει μετά τις 8,500 κάνοντας τις βόλτες στο κόκκινο περιττές και ανταμείβοντας όχι τις συνεχείς αλλαγές σχέσεων αλλά τη διατήρησή τους.

Μαζεύεις χιλιόμετρα με άνεση μεγαλύτερης μοτοσυκλέτας από φανάρι σε φανάρι, με το ψηφιακό κοντέρ να ξεπερνά τα 120 χιλιόμετρα πριν το καταλάβεις και χωρίς να ζοριστείς, αναρωτώμενος γιατί οι γύρω σου δείχνουν να αγνοούν τον όρο 'μηχανική συμπάθεια' κρατώντας το γκάζι τέρμα ανοιχτό για να ακολουθήσουν το ρυθμό σου. Πώς γίνεται αυτό; Μα με το συνδυασμό της χαμηλά αποδιδόμενης ροπής, της έξυπνης κλιμάκωσης του κιβωτίου και της κοντής γκαζιέρας.

Η αίσθηση των παραπανίσιων κυβικών εξαφανίζεται όταν βγεις σε ανοιχτά κομμάτια, με την άνοδο των χιλιομέτρων μετά τα 130 να απαιτεί υπομονή και σκύψιμο για να δεις την τελική που στα χέρια μας άγγιξε τα 154 κοντερίσια. Αυτά είναι όμως ψιλά γράμματα από μια μοτοσυκλέτα 250 κυβικών που μπορεί άνετα να ταξιδεύει όλη μέρα με 120+ και με συνεπιβάτη. Πόσο δε μάλλον όταν στα χέρια μας η κατανάλωση δεν ξεπέρασε τα 3 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα. Και η ακτινική τετραπίστονη; Άψογη. Η SYM δεν έπεσε στην παγίδα του απότομου φρένου, προτιμώντας την εξαιρετικά προοδευτική λειτουργία που ανεβάζει την αυτοπεποίθηση του αναβάτη αφήνοντάς τον να ασχοληθεί με το δρόμο χωρίς το άγχος του τι θα κάνει η μοτοσυκλέτα. Λίγο παχύτερο λάδι θα ήταν ιδιαίτερα ευπρόσδεκτο καθώς η διαδρομή εξαντλείται εύκολα όταν δοκιμάζεις την αποτελεσματικότητα των φρένων, ειδικά σε δικάβαλο.

Είναι σύνηθες στις μικρές μοτοσυκλέτες να είναι το αμορτισέρ πιο σκληρό από το μπροστινό εν όψει δικάβαλων και το Wolf δεν αποτελεί εξαίρεση. Είναι ξεκάθαρα θέμα αποσβέσεων και κόστους, καθώς οι απότομες ανωμαλίες θα το ταρακουνήσουν χωρίς να εξαντλήσει τη διαδρομή του, αλλά καθώς παραμένει στην πορεία του είναι ένα









χαρακτηριστικό που με τον καιρό συνηθίζεται και δεν προβληματίζει.
Ουσιαστική τροχοπέδη στο ρυθμό φέρνουν μόνο τα ελαστικά της Maxxis, που δείχνουν μια ξεκάθαρη απέχθεια στις λευκές διαχωριστικές γραμμές και στη γλιστερή άσφαλτο, αν και τουλάχιστον σε προειδοποιούν με μικρές μετατοπίσεις πριν παραδώσουν.

Προσοχή, δαγκώνει

Μειονεκτήματα που ξεχάσαμε; Τη δυσκολία στην εύρεση νεκράς στο κατέβασμα από 2α που δεν είναι υποχρεωτικά χαρακτηριστική λόγω των ελαχίστων χιλιομέτρων της μοτοσυκλέτας δοκιμής και την έλλειψη αποθηκευτικού χώρου κάτω από το τη σέλα του συνεπιβάτη που μετά βίας χωράει κάποια διπλωμένα χαρτιά. Βέβαια η SYM διαθέτει εξτρά σχάρα για να βάλετε μπαγκαζιέρα, αλλά στα μάτια μας φαντάζει εικαστική ιεροσυλία.
Αυτά όμως είναι ψιλά γράμματα. Αν θέλετε αποθηκευτικούς χώρους στα 250 κυβικά υπάρχει μια πληθώρα σκούτερ για να διαλέξετε.
Το Wolf 250i έχει εντελώς διαφορετικό στόχο και τον πετυχαίνει διάνα. Παρά το μικρό των κυβικών του βολεύεται σε ένα μεγάλο εύρος συνθηκών προσφέροντας απλόχερα χαμόγελα στον ιδιοκτήτη του, όχι μόνο στο δρόμο ή στο βενζινάδικο αλλά ακόμα και όταν το ψαχουλεύει από κοντά. Ένας συνδυασμός που δεν απαντάται συχνά, ανεξαρτήτως κατηγορίας.
Και όταν αυτό το πακέτο είναι πιο προσιτό από πολλά 125άρια, μην εκπλαγείτε όταν αρχίσετε να το βλέπετε όλο και πιο συχνά στα φανάρια. <<

"Μαζεύεις χιλιόμετρα με άνεση μεγαλύτερης μοτοσυκλέτας από φανάρι σε φανάρι"



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,005 mm
Πλάτος:	790 mm
Ύψος:	1,050 mm
Μεταξόνιο:	1,335 mm
Ύψος σέλας:	790 mm
Ρεζερβουάρ/ρεζέρβα:	14/- lt
Βάρος κατασκευαστή:	163 kg (στεγνό)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Υγρόψυκτος μονοκύλινδρος τετραβάλβιδος
Διάμετρος x Διαδρομή:	71 x 63 mm
Χωρητικότητα:	249.4 cc
Σχέση συμπίεσης:	10.5:1
Ισχύς:	26 Ps / 7500 rpm
Ροπή:	2,1 kg.m / 6500 rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διάμετρος/Διαδρομή:	34/110 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΠΙΣΩ

	Μονό αμορτισέρ, μοχλικό
Διαδρομή:	125 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	Αλουμινίου 17΄΄
Ελαστικό:	Maxxis Promaxx Street 110/70-17
Φρένο:	Δίσκος μαργαρίτα 288 mm, τετραπίστονη ακτινική δαγκάνα

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	Αλουμινίου 17΄΄
Ελαστικό:	Maxxis Promaxx Street 140/70-17
Φρένο:	Δίσκος 222 mm, μονοπίστονη δαγκάνα με γλίστρα



SYM SB250NI
ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε.
€3,795









SYM

Engine of Life



Wolf 250i

Ο Λύκος...
και ο Μέρμηγκας...

ComBiz 125





- Άμεση Χρηματοδότηση για όλους
- Νέο επιδοτούμενο 24 μηνο πρόγραμμα χρηματοδότησης
- Δώρα Επώνυμα με την κάθε αγορά σας!



MAXSYM 400i



CITYCOM 300



GTS 250i/300i



NEO WOLF 125



HD2 125/200



SYMPHONY SR 50/125/150



MODENAS GT 135



DAYTONA SPRINTER 50/125

Γκουντούφας

ΠΩΛΗΣΕΙΣ - ΑΝΤΑΛΛΑΓΕΣ - SERVICE - ΑΞΕΣΟΥΑΡ

Μιχαλακοπούλου 107, Αμπελόκηποι, 115 27, τηλ.: 210 7775278, 210 7703371, Fax: 210 7795358

cover story

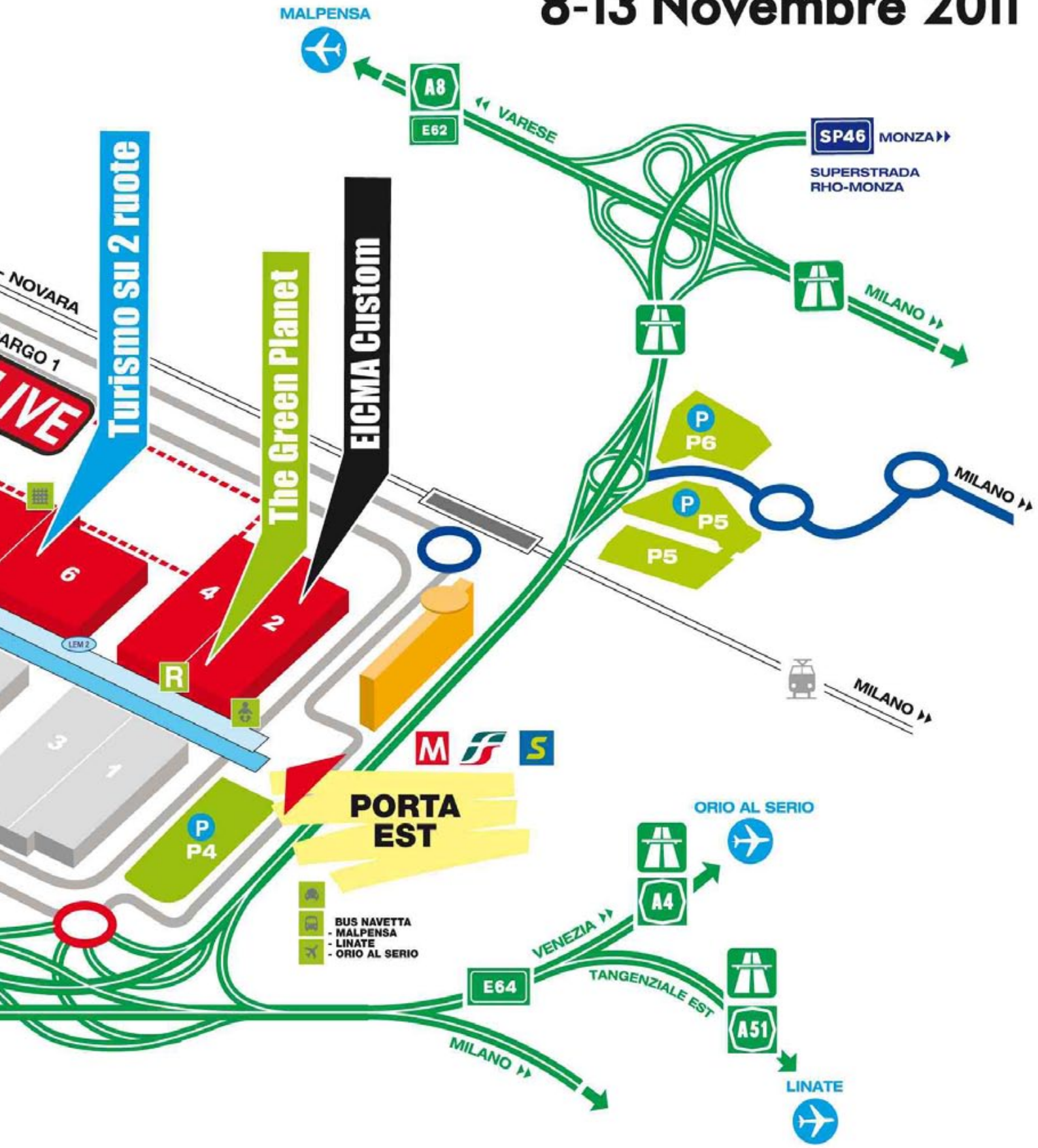


87 νέα μοντέλα 2012 σε οφθαλμόλουτρο γίγας 152 σελίδων. Να τ' αφήσω;

EICMA

69° Salone Internazionale del Motociclo

Fiera Milano
8-13 Novembre 2011





κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Αρχείο ebike



ForzaMilan

Οργασμός νέων μοντέλων στο Μιλάνο με τους Ευρωπαίους και τη Honda να δίνουν ρέστα κόντρα σε κρίση και ψυχοπλάκωμα. Φάτε μάτια ψάρια λοιπόν, κατηγοριοποιημένα και πάντα αλφαβητικώς



superbikes



EICMA
2011

EICMA 2011



superbikes

BMW
S 1000 RR

Υποτίθεται πως φέτος δεν άλλαξε το S1000RR, πέραν των παραδοσιακών νέων χρωμάτων, αυτήν την εντύπωση είχαμε μέχρι που συναντηθήκαμε με το press kit της BMW και χαθήκαμε στον λαβύρινθο με τις αλλαγές. Η αλήθεια είναι πως τίποτε το συνταρακτικό δεν έχει συμβεί, αλλά έχει πέσει τόσο πολύ fine tuning που αρχίζει να μοιάζει με μια νέα μοτοσυκλέτα.

Λοιπόν, από πλευράς επιδόσεων και κινητήρα τίποτε δεν έχει αλλάξει όντως. Η πολλή δουλειά έπεσε στο πλαίσιο, όπου έγιναν πολλές μικροεπεμβάσεις στη γεωμετρία του. Σημειώνουμε: 0.1 μοίρα μικρότερη κάστερ, 9.3 mm κοντύτερο μεταξόνιο, 5 mm μικρότερο ίχνος, 2.5 mm μικρότερο offset, καθώς και νέο ρουλεμάν στον λαιμό. Δε μπορεί, κάπου θα φαίνονται όλα αυτά.

Μετά έχουμε εντελώς νέο σετάρισμα στο πιρούνι με αλλαγή σε όλα τα σωθικά του για μεγαλύτερο εύρος ρυθμίσεων και ένα ολοκαίνουργιο ρυθμιζόμενο σταμπιλιζατέρ τιμονιού.

Χέρι μπήκε και στα ηλεκτρονικά, όπου άλλαξαν οι χάρτες με περισσότερη μέγιστη ισχύ στο Rain (163 hp) και πιο γεμάτες μεσαίες στους άλλους τρεις, ενώ μικρορυθμίσεις έγιναν τόσο στο Traction Control όσο και στο ABS. Οι αλλαγές πήραν σβάρνα και το εσωτερικό της εξάτμισης. Οι Γερμανοί δούλεψαν για να κάνουν τα όργανα πιο ευδιάκριτα προσθέτοντας dimmer, ενώ μπήκαν δύο νέες ενδείξεις: Η μία σε ενημερώνει πως βρίσκεσαι σε ταχύτερο γύρο ("Best lap in progress"), η δεύτερη πως έχεις ξεπεράσει κάποιο όριο ταχύτητας που έχεις προηγουμένως αποθηκεύσει ("Speedwarning").

Υπάρχουν τέλος νέα διαθέσιμα χρώματα όπως το εικονιζόμενο, ένα ανάλογο εμπριμέ με μπλε αντί κόκκινου κι ένα αναπάντεχο μασίφ… γαλάζιο!








RR



EICMA 2011

superbikes

DUCATI
1199 PANIGALE

Το αδιαφιλονίκητο αστέρι του Μιλάνου ήταν η νέα superbike της Ducati. Εκτός της αναμενόμενης βράβευσής της ως ομορφότερης μοτοσυκλέτας της EICMA, η 1199 Panigale τόνισε ακόμη περισσότερο την πλήρη απουσία των Ιαπώνων αλλά και του ευρωπαϊκού ανταγωνισμού με νέες προτάσεις για το Παγκόσμιο SBK. Η Ducati αρχίζει από εδώ να μεταφέρει την πρόσφατη τεχνογνωσία MotoGP στις μοτοσυκλέτες παραγωγής της.

Η ολόφρεσκη Ιταλίδα φωνάζει από μακριά "ομολογκασιόν", με λίγα λόγια μπορούμε να την περιγράψουμε ως το όνειρο του αγωνιζόμενου, καθώς φοράει σε στοκ μορφή σχεδόν οτιδήποτε μπορεί να χρειαστεί. Ειδικά οι εκδόσεις Superstock, S και Tricolore, δείχνουν έτοιμες για νίκες αρκεί κάποιος να ξεφορτώσει τα ελάχιστα περιττά εξαρτήματα όπως πινακίδες, καθρέπτες και φλας.

Στο επίκεντρο ο νέος L2 κινητήρας Superquadro, δηλαδή Υπερτετράγωνος, παίρνοντας το όνομά του από την έντονα υπερτετράγωνη γεωμετρία του κυλίνδρου με διάμετρο εμβόλων 112 mm και διαδρομή 60.8 mm. Αποδίδει 195 hp/10,750 rpm, ροπή 13.5 kg.m/9,000 rpm και είναι 100% ολοκαίνουργιος.

Για πρώτη φορά η Ducati απαρνιέται το ατσάλινο χωροδικτύωμά της και στρέφεται σε μια λύση που θυμίζει Desmosedici MotoGP με ένα χυτό αλουμινένιο μονοκόκ πλαίσιο που ενσωματώνει και το φικτροκούτι. Η νέα superbike διαφημίζει το νέο της πλαίσιο ως ένα στοιχείο που τη βοήθησε να ξεφορτωθεί πολύ βάρος και διά του λόγου το αληθές μας μοστράρει ένα στεγνό νούμερο που σταματά στα εντυπωσιακά 164 kg!

Η μοτοσυκλέτα συνοδεύεται από ένα πλήρες πακέτο ηλεκτρονικών βοηθημάτων. Ξεκινάμε από την επιλογή τριών διαφορετικών χαρτογραφήσεων, Race, Sport και Wet, συνεχίζουμε με προαιρετικό ABS από την τελευταία γενιά της Bosch, Traction Control (DTC), το Quick Shift (DQS) που φορούσε ως φέτος η 1198 SP, Engine Brake Control (EBC), Ride by Wire (RbW) ηλεκτρονικό γκάζι και στα όργανα αποκτά οθόνη TFT σαν αυτή που ντεμπουτάρησε στο Diavel πέρυσι.

Στα φρένα συναντάμε την τελευταία γενιά των κορυφαίων Brembo monobloc M50 με δίσκους 330 mm. Η απλή 1199 φορά ένα ανεστραμμένο πιρούνι Marzocchi 50 mm και αμορτισέρ της Sachs, φυσικά πλήρως ρυθμιζόμενα και με ρύθμιση ύψους για το αμορτισέρ πίσω.






DUCATI
1199 PANIGALE



EICMA 2011

superbikes

DUCATI
1199 PANIGALE S / TRICOLORE

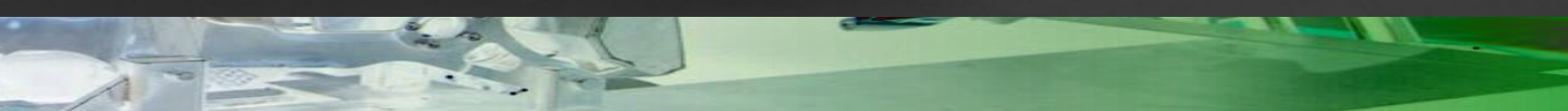
Ιδού και οι πιο αγριεμένες εκδόσεις. Στις S και S Tricolore αντικαθιστούμε τις αναρτήσεις με ένα πακετάκι της Ohlins: Πιρούνι NIX30 43 mm και αμορτισέρ TTX36, αμφότερα ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενα μέσω του συστήματος DES –όπως το πρωτογνωρίσαμε στην ακριβή έκδοση του Diavel. Τέλος ξεχνάμε το απλό σταμπιλιζατέρ της απλής έκδοσης για ένα ρυθμιζόμενο της Ohlins και προσθέτουμε ένα ζεύγος τρίμπρατσων χυτών ζαντών της Marchesini.

Ειδικά δε για την S Tricolore, προσθέτουμε το Ducati Data Analyser (DDA+) το οποίο έχει έτοιμη υποδοχή USB για να κατεβάσει ο αναβάτης μια πληθώρα δεδομένων από τη λειτουργία του κινητήρα του, ενώ περιλαμβάνει και ένα lap timer με GPS. Τέλος, η τρίχρωμη αυτή έκδοση συνοδεύεται από ένα σετ αγωνιστικών εξατμίσεων τιτανίου της Ducati Performance.






DUCATI
1199 PANIGALE S
DUCATI



EICMA 2011

superbikes

DUCATI
848 EVO CORSE SPECIAL EDITION

Παίρνουμε το γνωστό μας 848, βελτιώνουμε τον κινητήρα κατά 8 αλογάκια για να φτάσει στα 140 ονομαστικά και το ονομάζουμε Evo. Στη συνέχεια προσθέτουμε Traction Control (DTS) και Quick Shifter (DQS), ρίχνουμε ένα ζευγάρι μεγαλύτερες δισκόπλακες 330 mm (όμοιες με του 1199) στις γνωστές Brembo monobloc του 848 και το βάφουμε σε ένα σπέσιαλ χρωματάκι Ducati Corse: Αυτή είναι η Special Edition 848 EVO.






DUCATI
848 EVO
DUCATI
DUCATI CORSE
brembo



EICMA 2011

superbikes

HONDA
CBR 1000 RR FIREBLADE

Φέτος η Honda γιορτάζει 20 χρόνια Fireblade, από το 1991 και το ιστορικό CBR900RR που άλλαξε ανεπίστροφα τις superbike μοτοσυκλέτες. Ωστόσο, το φετινό επετειακό Fireblade δεν είναι ένα καινούργιο μοντέλο, παρά μια ανανεωμένη εκδοχή του γνωστού μας CBR1000RR με επεμβάσεις στην εμφάνιση αλλά και στην ουσία.

Πρώτα προσέχουμε το νέο πιο αιχμηρό μούτρο της μοτοσυκλέτας, το οποίο παρέα με τον επετειακό χρωματισμό χαρακτηρίζει το μοντέλο του 2012. Πηγαίνοντας πιο μέσα όμως βρίσκουμε αλλαγές που κάνουν τη διαφορά. Ο μονόδρομος συμπλέκτης ουσιαστικά αποτελεί μια εκδοχή της μονάδας που φορούν τα RC212V στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα MotoGP, ενώ η αύξηση βάρους του βολάν αποσκοπεί σε περίπου 7% περισσότερη αδράνεια στον στρόφαλο για ομαλότερη επιτάχυνση και ακρίβεια στο γκάζι.

Οι αναρτήσεις είναι νέες, με το πιρούνι της Showa Big Piston Fork να καταφτάνει μπροστά και ένα σημαντικό ντεμπούτο πίσω. Το αμορτισέρ της Showa Balance Free Rear Cushion μπαίνει για πρώτη φορά σε μοτοσυκλέτα παραγωγής και υπόσχεται προοδευτικότερη λειτουργία και περισσότερη πρόσφυση πίσω.

Νέες είναι και οι ζάντες του Fireblade, φρέσκος και ο πίνακας οργάνων με lap timer και ένδειξη σχέσης κιβωρίου στην οθόνη LCD. Το σταμπιλιζατέρ τιμονιού HESD είναι φέτος ανανεωμένο επίσης, ενώ τέλος η Honda ανακοινώνει πως επαναπρογραμμάτισε την κεντρική μονάδα διαχείρισης του κινητήρα για καλύτερη απόκριση στις χαμηλές και μεσαίες στροφές.






HRC
CBR
Fireblade
HONDA



EICMA 2011



superbikes

MV AGUSTA
F3

Ο τρικύλινδρος κινητήρας για την MV Agusta αποτελεί ένα αγωνιστικό ορόσημο, καθώς με μια τέτοια διάταξη κάποτε κέρδισε αναρίθμητους αγώνες ταχύτητας. Φέτος η ιταλική εταιρεία επιστρέφει με την Supersport F3 που οραματίστηκε ο Claudio Castiglioni μα δεν πρόλαβε να δει ολοκληρωμένη. Τα 675 cc θυμίζουν έντονα Triumph Daytona, αλλά κάπου εδώ τελειώνουν οι ομοιότητες, καθώς οι Ιταλοί δεν τσιγκουνεύονται καθόλου στην F3.

Ο ιδιαίτερα υπερτετράγωνος κινητήρας αποδίδει 130 hp/14,500 rpm και 7.2 kg.m/10,600 rpm με ανώτατο όριο περιστροφής τις 15,000 rpm. Επενδύεται δε με κάμποσα ηλεκτρονικά, ξεκινώντας από ένα πλήρες σύστημα Ride by Wire, το πρώτο στην κατηγορία αυτή. Έχουμε ακόμη Traction Control και το MVICS που προσφέρει επιλογή 4 διαφορετικών χαρτών για ισάριθμες επιλογές απόδοσης.

Παράλληλα, θα προσφέρονται έξτρα μερικά ακόμη ηλεκτρονικά κόλπα. Το πρώτο είναι ένα σύστημα αισθητήρα κλίσης που θα συνεργάζεται με την κεντρική διαχείριση του κινητήρα και το traction control για βέλτιστη απόδοση παντού. Μετά έχουμε Launch Control, Wheelie Control και το Quick Shifter MVEAS.

Το πιρούνι είναι ένα ανεστραμμένο 43άρι Marzocchi και το αμορτισέρ Sachs, αμφότερα πλήρως ρυθμιζόμενα, ενώ στα φρένα έχουμε τη συνεργασία τρόμπας Nissin με ακτινικές δαγκάνες Brembo σε δίσκους 320 mm.

Η μοτοσυκλέτα ανακοινώθηκε στην Ιταλία σε ιδιαίτερα ανταγωνιστική τιμή, €11,990 (με τους ιταλικούς φόρους…) και διαθεσιμότητα από τον Δεκέμβριο, ενώ στις αρχές του 2012 αναμένεται να παρουσιαστεί και η Serie Oro που προφανώς θα μας έρχεται με ακριβότερα περιφερειακά και μεγαλύτερη τιμή.








F3
CILINDRI



EICMA 2011



superbikes

SUZUKI
GSX-R 1000 L2

Λίγες αλλαγές στο υπερπετυχημένο GSX-R1000, με βασικότερη αυτή την αλλαγή των δαγκανών στο μπροστινό σε Brembo από τα Tokico που φορούσε ως τώρα, ακολουθώντας το λογικό ρεύμα που όλοι περιμέναμε μετά την ανάλογη αλλαγή στα 600 και 750.

Το άλλο σημείο που ξεχωρίζει είναι η αλλαγή από δύο τελικά εξάτμισης σε ένα. Πέραν αυτών η Suzuki προχώρησε σε μερικές επεμβάσεις στα σωθικά του κινητήρα με ελαφρύτερα πιστόνια, νέου προφίλ εκκεντροφόρους, τις σχετικές ρυθμίσεις στη διαχείρισή του και μια μικρή αύξηση στον λόγο συμπίεσης (12.9:1 από 12.8:1).

Σε μια δύσκολη εποχή για τη Suzuki και ενόψει αποχώρησής της από τα MotoGP, η ιαπωνική εταιρεία προβαίνει μόνο σε ένα fine tuning του σημαντικού της superbike. Η αλλαγή του μπροστινού φρένου και μόνο με τις Brembo monobloc το κάνει αυτομάτως καλύτερο και είναι βέβαιο πως μιλάμε για μια μοτοσυκλέτα που θα συνεχίσει να είναι ανταγωνιστική –όπως ακριβώς είναι εξίσου εμφανής η απροθυμία των Ιαπώνων να ακολουθήσουν τον ηλεκτρονικό πόλεμο των Ευρωπαίων.






SUZUKI
brembo



EICMA 2011

superbikes

YAMAHA
YZF-R1

Με μια μάλλον υποτονική παρουσία στην EICMA – όπως λίγο-πολύ όλοι οι ιάπωνες κατασκευαστές πλην Honda – η Yamaha παρουσίασε το ελαφρώς ανανεωμένο R1 για το 2012. Τα μη παρατηρητικά μάτια θα προσέξουν μόνο τον επετειακό χρωματισμό για τα 50 χρόνια της εταιρείας στα Grand Prix, αλλά με λίγη περισσότερη προσοχή βλέπουμε πως και το μπροστινό μέρος της μοτοσυκλέτας έχει επανασχεδιαστεί ελαφρώς. Στα εσώτερα της μοτοσυκλέτας δε θα βρούμε σημαντικές μεταβολές, εκτός της προσθήκης Traction Control που ρυθμίζεται σε 6 θέσεις και εξελίχθηκε από την M1 των MotoGP. Τα ηλεκτρονικά έχουν γίνει εντελώς απαραίτητα στη μόδα της εποχής και πλέον ουδείς χάνει την ευκαιρία να μεταφέρει στην παραγωγή τεχνογνωσία που ούτως ή άλλως κατέχει χρόνια τώρα στις πίστες του Παγκοσμίου.






AHA
YAMAHA
YAMALUBE





superbikes



Αθήνα- Καλλιρρόης 43 – 45, τηλ. 210.9222349
Θεσσαλονίκη, Κ. Καραμανλή 89, τηλ 2310.946800
Θεσσαλονίκη, Βι. Πε Σίνδου, τηλ. 2310.795052
Πάτρα, Κορίνθου 131, τηλ. 2610.454501

www.five-gloves.com

ADVANCED GLOVES

FIVE 5



adventure



EICMA
2011

EICMA 2011

adventure

BMW
G 650 GS SERTAO

Η έκδοση Sertao του γνωστού μας G650GS δε συνιστά κοσμογονία, είναι όμως μια προσθήκη που θα περίμενε κανείς να έχει γίνει εδώ και χρόνια στη γκάμα. Θυμάστε κάποτε που υπήρχε το 650 Dakar με ψηλότερες αναρτήσεις; Ε λοιπόν αυτόν περίπου τον ρόλο έρχεται να παίξει το Sertao, προσφέροντας ουσιαστικά ακριβώς το ίδιο πακέτο με κάθε άλλο G650GS, με επιπλέον μεγαλύτερες διαδρομές στις αναρτήσεις (210 mm) και τροχό 21 ιντσών μπροστά. Ο πίσω 17άρης διατηρείται, αλλά με τον μεγαλύτερο μπροστινό, τις ψηλότερες αναρτήσεις και τη συνεπαγόμενη μεγαλύτερη απόσταση από το έδαφος, το συγκεκριμένο GS μπορεί να πιο εύκολα να γίνει η επιλογή του χομπίστα που θέλει λίγες παραπάνω εντουράδες.




SERTÃO
SERTÃO
GS



EICMA 2011

adventure

HONDA
VFR 1200 X CROSSTOURER

Πέρυσι το συναντήσαμε στο Μιλάνο ως πρωτότυπο, φέτος επιστρέφει κανονικά ως μοντέλο παραγωγής για το 2012. Όπως ήδη γνωρίζαμε, ο V4 κινητήρας του VFR κινεί τη νέα Adventure μοτοσυκλέτα της Honda παρουσιάζοντας αυτό που θα μπορούσαμε να αποκαλέσουμε το νέο Varadero (αν και το αειθαλές δικύλινδρο χιλιάρι θα παραμείνει μάλλον και φέτος στην παραγωγή).

Η απόδοση ακούγεται χορταστική με 127 ίππους και 12.8 kg.m ροπής από τον V4 των 1,237 cc με περιεχόμενη γωνία κυλίνδρων 76ο. Όπως επίσης γνωρίζαμε, η μοτοσυκλέτα θα προσφέρεται με την επιλογή μετάδοσης DCT (Dual Clutch Transmission) , η οποία χρησιμοποιείται είτε χειροκίνητα με κουμπιά από το τιμόνι ή πλήρως αυτόματα σε δύο επιλογές, D-Mode (νορμάλ) και S-Mode (σπορ χρήση). Το Crosstourer εξοπλίζεται επιπλέον και με Traction Control με δυνατότητα απενεργοποίησης, αλλά και με Combined (συνδυασμένο) ABS.

Με μια πρώτη ματιά στα τεχνικά χαρακτηριστικά ξεχωρίζουμε τα 21.5 λίτρα χωρητικότητας του ρεζερβουάρ, δηλαδή με χαρά σημειώνουμε πως η Honda δεν επανέλαβε το λάθος που είχε κάνει με το πολύ μικρό ρεζερβουάρ του VFR που του χαρίζει ενοχλητικά μικρή αυτονομία. Φορά ζάντες 19 ιντσών (110/80) μπροστά και 17 (150/70) πίσω και στο press kit αναφέρεται καθαρά πως διαθέτει διαδρομές αναρτήσεων κατάλληλες για εκτός δρόμου χρήση, χωρίς ωστόσο να δίνονται τα σχετικά νούμερα. Το ανάποδο 43άρι πιρούνι είναι πλήρως ρυθμιζόμενο, ενώ το Pro Link αμορτισέρ διαθέτει ρυθμίσεις προφόρτισης και απόσβεσης επαναφοράς.

Αυτό που επίσης ξεχωρίζει είναι το ιδιαίτερα μεγάλο βάρος της μοτοσυκλέτας, καθώς τα 275 (άνευ DCT) και 285 (με DCT) κιλά του VFR1200X –πλήρους υγρών κατά το press kit– ακούγονται θετικά μόνο αν θες να καταπιείς χιλιάδες χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμου και μάλλον αρνητικά σε οτιδήποτε άλλο όπως στενό επαρχιακό ή, ακόμη χειρότερα, στο χώμα. Εδώ που τα λέμε, η κλιμάκωση του κιβωτίου με overdrive πέμπτη και έκτη σχέση φωνάζει, αν μη τι άλλο, "ταξίδι"!









EICMA 2011

adventure

HONDA
NC 700 X

Την ώρα που οι υπόλοιποι Ιάπωνες κατασκευαστές δείχνουν να χάνονται στην τρικυμία της ύφεσης, η Honda αντεπιτίθεται με έναν ολοκαίνουργιο κινητήρα και ένα μεσαίο on-off που εμφανέστατα αποσκοπεί σε μεγάλα νούμερα πωλήσεων. Έρχεται να απαντήσει στις προκλήσεις καλοπουλημένων μοντέλων όπως τα BMW F650GS και Tiger 800, προτάσσοντας μια φρέσκια κινητήρια μονάδα που σχεδιάστηκε με γνώμονα την οικονομία και ένα σύνολο που θυμίζει κάπως Transalp τεχνικώς (χωρίς να το αντικαθιστά) και επιμένει σε οικονομικές λύσεις για πασπαρτού απόδοση, αλλά μιμείται επιτυχημένα και πολύ έξυπνα την εντυπωσιακή εμφάνιση του μεγάλου Crosstourer.

Ο νέος κινητήρας είναι δικύλινδρος σε σειρά με έναν εκκεντροφόρο στην κεφαλή, αποδίδει 51 hp/ 6,250 rpm και 6.3 kg.m/4,750 rpm και τροφοδοτεί δύο νέα μοντέλα, ένα εκ των οποίων είναι το παρόν NC700X, ένα "crossover" μοντέλο κατά τη Honda, δηλαδή ένα τύπου on-off με 17άρες ζάντες. Οι ασφάλτινες διαστάσεις των ελαστικών του, 120/70 και 160/60, λίγο-πολύ μας δείχνουν τον προορισμό του, ενώ οι υποτετράγωνες διαστάσεις των κυλίνδρων του (73x80 mm) εξηγούν απόλυτα τα νούμερα απόδοσής του και περιγράφουν τον χαρακτήρα του: Ροπάτη καθημερινή μετακίνηση με έμφαση στις χαμηλομεσαίες στροφές και χαλαρό ταξίδι γύρω στα 120-140 με αυτονομία που, αν πιστέψουμε τη Honda, ακούγεται εξωπραγματική στα σχεδόν 400 χιλιόμετρα από 14 λίτρα ρεζερβουάρ.

Αν είναι όντως έτσι, η Honda έχει φτιάξει αυτό ακριβώς που χρειάζεται ο χτυπημένος από την κρίση Ευρωπαίος για να κάνει όλες του τις δουλειές με μια μοτοσυκλέτα που δείχνει έτοιμη να μαζέψει όλο το χαρτί των μεσαίων on-off εύκολα και αβίαστα –αρκεί να τιμολογηθεί αναλόγως λογικά και όχι αλά Crossrunner…

Επειδή όμως και η κρίση θέλει τη χλιδή της, το NC-X μπορεί να παραγγελθεί και με επιλογή του αυτόματου κιβωτίου DCT με τις τρεις επιλογές λειτουργίας (Manual σειριακό με κουμπιά ή πλήρως αυτόματο, D για κάθε μέρα και S για σπορ χρήση) όπως ακριβώς και στο μεγάλο Crosstourer, ενώ προσφέρεται και η επιλογή συνδυασμένου C-ABS. Απλά θα υπολογίσετε καμιά δεκαριά κιλά επιπλέον στα 214 του απλού NC-X ή 218 με C-ABS και φυσικά το ανάλογο έξτρα κόστος του DCT.






HONDA



EICMA 2011

adventure

KAWASAKI
VERSYS 1000

Η Kawasaki έκανε μια απλή κίνηση παρουσιάζοντας το Versys 1000. Πήρε το πλαίσιο και τον κινητήρα του Z1000 και τα έβαλε σε μια μοτοσυκλέτα με λίγο ψηλότερες αναρτήσεις και αναλόγως όρθια θέση οδήγησης.

Στην εποχή της διαφήμισης και του marketing, εμείς εκτιμούμε ιδιαίτερα την ειλικρίνεια και η Kawasaki αυτή τη φορά μας χάρισε ένα χαμόγελο. Αντί να πλέξει παπαρδέλες περί της απόλυτης μοτοσυκλέτας για όλες τις χρήσεις ή να βγάλει ένα προωθητικό βίντεο που δείχνει τον θεό να κάνει άλματα στο χώμα (βλέπε Multistrada), ξεκινά το press kit ξεκαθαρίζοντας πως το μεγάλο Versys δεν προορίζεται να κάνει και πολλά πράγματα στο χώμα. Σαφώς, με τον τεράστιο τετρακύλινδρο σε σειρά του Z, με 239 κιλά βάρος και 17άρες ζάντες απλά θα γελούσαμε αν προσπαθούσαν να μας πείσουν να το ρίξουμε μαζί του στις εντουράδες.

Αντιθέτως, έχουν κάνει άφθονη δουλειά στο να φτιάξουν μια μοτοσυκλέτα που να προσθέτει χρηστική περιπέτεια στον υπέροχο κινητήρα του Z1000, ρυθμισμένο εδώ στους 118 ίππους με λιγότερο ψωμί ψηλά και πιο γεμάτες χαμηλές και μεσαίες. Αλλαγμένοι θάλαμοι καύσης, μικρότερα σώματα ψεκασμού, προσαρμοσμένη ηλεκτρονική διαχείριση, καλύτερη οικονομία καυσίμου και 21 λίτρα ρεζερβουάρ φτιάχνουν ένα πακέτο που πιθανότατα θα ταξιδεύει ωραιότατα και, αν είναι σωστά ζυγισμένο, θα στρίβει αξιοπρεπώς.

Το πιρούνι είναι νέο, ένα 43άρι ανεστραμμένο Kayaba με ρύθμιση προφόρτισης και επαναφοράς μόνο στο δεξί καλάμι. Τις ίδιες ρυθμίσεις συναντάμε και στο οριζόντια τοποθετημένο αμορτισέρ πίσω. Οι διαδρομές των δύο αναρτήσεων είναι στα 150 mm, μια τιμή που απλά προσφέρει το κάτι παραπάνω από την κλασική στρητάδικη τιμή του Z και κάνει πιο φιλική τη συμπεριφορά της μοτοσυκλέτας σε περίεργα εδάφη, όπως είναι η απρόβλεπτη άσφαλτος της ελληνικής επικράτειας.

Παράλληλα, η μοτοσυκλέτα επενδύεται με το KTRC (traction control), το ίδιο ακριβώς σύστημα που φορά και το νέο ZZR1400, με τρία επίπεδα εμπλοκής και δυνατότητα απενεργοποίησης. Υπάρχουν ακόμη δύο επιλογές χαρτογράφησης, Full και Low με την ιπποδύναμη στο 75% της Full. Τέλος διατίθεται και το νέο ABS της Bosch, το ίδιο που φορά το περσινό ZX-10R.

Το Versys 1000 φορά στάνταρ μια ρυθμιζόμενη ζελατίνα, ενώ θα κυκλοφορήσει και μια έκδοση Grand Tourer εξοπλισμένη με κάμποσα κομμάτια από τον κατάλογο τουριστικών after market αξεσουάρ της Kawasaki.






Versys
1000



EICMA 2011

adventure

SUZUKI
V-STROM 650

Μετά από κάμποσα χρόνια στην αγορά δίχως καμμιά αλλαγή, η Suzuki παρουσίασε αρκετό καιρό πριν την EICMA μέσω Διαδικτύου το ανανεωμένο best seller της. Επί της ουσίας βέβαια δεν έχουμε και πολλές αλλαγές, αλλά εξωτερικά πέρασε από μια μικρή κοσμογονία.

Η πλήρως φρεσκαρισμένη εμφάνιση συμπαρέσυρε τα πάντα στο πέρασμά της, πλαστικά, όργανα, θέση οδήγησης. Συνολικά η μοτοσυκλέτα έγινε λίγο στενότερη και γι' αυτό θυσίασε και δύο λίτρα χωρητικότητα στο ρεζερβουάρ. Ο κινητήρας δέχτηκε ελάχιστες επεμβάσεις, κυρίως για απαλότερη λειτουργία και πιθανότατα αυτές δε θα γίνονται καν αντιληπτές, παρότι δεν έχουν ανακοινωθεί νούμερα απόδοσης για το μοντέλο του 2012.

Αυτό που ενδεχομένως να κάνει τη διαφορά είναι το νέο 43άρι πιρούνι που φορά μπροστά, ξανά συμβατικό. Ήταν ένα από τα λίγα αδύνατα σημεία του απερχόμενου μοντέλου και κανείς δε θα παραπονεθεί για λίγη περισσότερη πληροφόρηση από τη νέα ανάρτηση, ωστόσο αυτό είναι κάτι που θα ανακαλύψουμε όταν με το καλό το οδηγήσουμε στην Ελλάδα.









EICMA 2011

adventure

TRIUMPH
TIGER EXPLORER

Το περιμέναμε καιρό τώρα και στο Μιλάνο ήρθε η επίσημη παρουσίαση. Ο νέος κινητήρας της Triumph ντεμπουτάρει στο νέο μεγάλο Tiger Explorer, είναι φυσικά τρικύλινδρος σε σειρά και μετρά 1215 cc, αποδίδοντας 135 hp/9,000 rpm και 12.3 kg.m/6,400rpm.

Ο ολοκαίνουργιος Τίγρης συνοδεύεται από traction control, cruise control και απενεργοποιούμενο ABS, ενώ ξεκαθαρίζει από τα τεχνικά του χαρακτηριστικά πως πρωτεύουσα δουλειά του θα είναι το ασφάλτινο ταξίδι. Τα 259 κιλά νοστιμίζουν εξαρχής τους αυτοκινητοδρόμους και κάνουν μάλλον αλμυρές τις σκέψεις για χωμάτινες περιπέτειες, αν και η Triumph του προσέφερε χορταστικές διαδρομές αναρτήσεων, 190 mm μπροστά και 194 πίσω, ενώ οι διαστάσεις των ελαστικών 110/80-19 και 150/70-17 του δίνουν τη δυνατότητα τακουνάτων επιλογών για τους γενναίους.

Από την άλλη ο άξονας στην τελική μετάδοση ακούγεται πολύ έξυπνη και πρακτική λύση για τους υπερτουρίστες του κόσμου και η όλη μοτοσυκλέτα δείχνει πως θα καταπίνει τα χιλιόμετρα για πλάκα, με το 20 λίτρων ρεζερβουάρ να αφήνει υποσχέσεις για αξιοπρεπή αυτονομία.

Το νέο μεγάλο Tiger έρχεται να γεμίσει τη γκάμα της οικογένειας στο πάνω πολυτελές άκρο της, πατώντας γερά στη λογική των R1200GS και Super Tenere.






TRIUMPH





adventure

ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΙΑΤΙΚΟ

BAZAAR

από την ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ

Μοτοσυκλέτες
Αξεσουάρ
Είδη Ένδυσης

Εκπτώσεις έως **80%**



Από αυτό το Bazaar δεν θα λείψει κανείς!

Στις 17 & 18 Δεκεμβρίου, από τις 10.00 έως τις 17.00, ραντεβού στο εορταστικό Bazaar της **ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ** που θα πραγματοποιηθεί στην καρδιά της Αθήνας στο **Ducati Store** και **KTMDownUnder** Πλαταιών 4-6 & Αγησιλάου στο Γκάζι.

Ποικιλία μοντέλων σε καινούργιες και μεταχειρισμένες μοτοσυκλέτες **BETA, HUSQVARNA, DERBI, BIMOTA, MORINI, TGB, MALAGUTI, CAGIVA, KTM DUCATI, MV AGUSTA** σε ειδικές τιμές μόνο για το εορταστικό διήμερο.

Πολλά καινούργια προϊόντα KTM και Ducati, καθώς και επώνυμα αξεσουάρ, είδη ένδυσης, κράνη, γυαλιά επώνυμων κατασκευαστών όπως **OAKLEY, NEXX, NOLAN, IXON, IXS, AIROH, DRIVER, DAINESE, SIDI, REVIT, GLOVER, SMITH με εκπτώσεις που φτάνουν έως και 80%.**

Επίσης stock από bagster, κάγκελα, σχάρες, σταντ, εξατμίσεις, λιπαντικά, γρανάζια, αλυσίδες, κλειδαριές ευρωπαϊκών και ιαπωνικών μοτοσυκλετών μοντέλων 1996 -2000.

...και επειδή **ο Άγιος Βασίλης έρχεται στην ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ ακόμα και μέσα στην κρίση**, με τις καθιερωμένες πια κληρώσεις των Bazaar κάποιοι τυχεροί θα πάρουν τα χριστουγεννιάτικα δώρα τους φέτος πολύ νωρίτερα!!!

Σας περιμένουμε όλους!

Σάββατο & Κυριακή
17 | 18
Δεκεμβρίου
2011

Από τις **10:00**
έως τις **17:00**

DUCATI

KTM

www.hellinmoto.gr

Πλαταιών 4-6, Γκάζι - Τηλ.: 210 9248996



naked



EICMA
2011

EICMA 2011

naked

BIMOTA
DB9 BRIVIDO

Η επιστροφή της Bimota στο Σαλόνι του Μιλάνου είναι γεγονός, με δύο φρέσκα μοντέλα. Το πρώτο είναι η εναλλακτική άποψη στο Ducati Diavel, με τον ίδιο Testastretta 1198 cc που φορά και το Diavel με απόδοση 165 ίππων.

Το DB9 Brivido δένει τον κινητήρα σε ένα πλαίσιο από τμήματα αλουμινίου και ατσάλινου χωροδικτυώματος, προσθέτοντας τριγύρω μια σειρά υπέροχων, ξεχωριστών και πανάκριβων περιφερειακών. Το πιρούνι είναι 43mm Marzocchi, το αμορτισέρ Extreme Tech, τα φρένα φυσικά Brembo, η εξάτμιση Arrow, οι ζάντες OZ. Σύμφωνα με τη Bimota στεγνό το Brivido ζυγίζει 177 kg – και φυσικά στους καταλόγους της προσφέρει κάμποσα after market ανταλλακτικά για να το ελαφρώσουν και να το αγριέψουν ακόμη περισσότερο…






brembo



EICMA 2011



naked

BIMOTA
DB10 b.MOTARD

Αφού παρουσίασε το προφανές, δηλαδή ένα γυμνό streetfighter με κινητήρα Testastretta , να που η Bimota επενδύει και σε ένα SM. Το εναλλακτικό Hypermotard αποκαλείται b.Motard, φορά τον αερόψυκτο 1100 EVO κινητήρα και δανείζεται το πλαίσιο του DB6 Delirio. Από και πέρα έχουμε τα παραδοσιακά της Bimota, δηλαδή άφθονο ανθρακόνημα, αναρτήσεις Marzocchi, ζάντες Marchesini, φρένα Brembo και εξάτμιση Zard.
Ο κινητήρας του b.Motard δεν έχει διαφορές από αυτόν του Hypermotard, ενώ συνολικά η μοτοσυκλέτα της Bimota σταματά τη ζυγαριά στα 168 στεγνά κιλά, παρότι το ρεζερβουάρ της χωρά ένα επιπλέον λίτρο καυσίμου συγκριτικά με το Ducati. Τέλος, μια ακόμη διαφορά εντοπίζουμε στη σέλα του Bimota, η οποία έχει κατέβει περίπου 25 mm χαμηλότερα.




ASTONE
bimota

EICMA 2011

naked

DUCATI
STREETFIGHTER 848

Η πιο λογική έκδοση του τρελού Streetfighter της Ducati φορά τον κινητήρα και το πλαίσιο του 848 EVO με 132 ίππους και συνοδεύεται από Traction Control ρυθμιζόμενο σε 8 θέσεις. Ειδικά για το γυμνό αυτό μοντέλο έχουμε ένα νέο πιρούνι από τη Marzocchi και πίσω αμορτισέρ Sachs, φυσικά αμφότερα πλήρως ρυθμιζόμενα.

Το μικρό Streetfighter εκθειάστηκε από όσους τυχερούς το οδήγησαν στην πανευρωπαϊκή παρουσίαση πριν ένα μήνα, καθώς οι αναρτήσεις του είναι μαλακότερες από τα τσιμέντα του 1100 και, συνεπώς, καλύτερες για χρήση στον δρόμο που δε χρειάζεται κανείς μια καθαρόαιμη superbike κατασκευή. Αυτό, σε συνδυασμό με τα διευρυμένα διαστήματα σέρβις συγκριτικά με το φερινγκάτο 848 που τώρα μεγάλωσαν στα 24,000 χιλιόμετρα, φτιάχνει μια πολύ ενδιαφέρουσα πρόταση για εντυπωσιακές εμφανίσεις στους δρόμους της πόλης με μια μοτοσυκλέτα από το (πολύ) πάνω ράφι.






DUCATI
DUCATI



EICMA 2011

naked

HONDA
NC 700 S

Η Honda συνεχίζει τη ρελάνς με το δίδυμο αδελφάκι του NC700X. Χτισμένο γύρω από τον νέο δικύλινδρο σε σειρά κινητήρα των 670 cc που υπόσχεται τρελή οικονομία καυσίμου, το S είναι ένα γυμνό καθημερινό μοντέλο που δεν πρόκειται να βάλει φωτιά στην άσφαλτο με τους 51 ίππους του, αλλά υπόσχεται να λύσει τα χέρια του ιδιοκτήτη του με τη ροπάτη απόδοση του υποτετράγωνου κινητήρα.

Η γνωστή συνταγή της Honda μας προϊδεάζει για μια ιδιαίτερα ευκολοδήγητη και φιλική μοτοσυκλέτα, χωρίς τίποτε κορυφαίο στη λίστα των εξαρτημάτων της, αλλά πολλές αρετές στη φαρέτρα της. Θα μπορούσαμε να πούμε πως είναι το επόμενο σύγχρονο βήμα του CB500. Στα τεχνικά του χαρακτηριστικά μοιράζεται απολύτως τα ίδια στοιχεία με το crossover NC-X.

Και εδώ υπάρχει η επιλογή C-ABS, όπως και του αυτόματου συστήματος μετάδοσης DCT.






HONDA



EICMA 2011

naked

HUSQVARNA
MOAB CONCEPT

Φέτος τον Steve Mc Queen δεν τον θυμήθηκε μόνο η Triumph, μα κατά κάποιον τρόπο και η Husqvarna/BMW. Το πρωτότυπο αυτό παίρνει το όνομά του από μια ερημική τοποθεσία της Utah όπου, όταν δεν γυρίζονται κινηματογραφικές ταινίες, μαζεύεται κόσμος για χωμάτινα παιχνίδια με μοτοσυκλέτες. Με βάση αυτό το όνομα λοιπόν και την H400 που κάποτε χρησιμοποίησε σε ταινία ο θρυλικός ηθοποιός ως εικαστική έμπνευση η Husqvarna παρουσίασε τη δική της εκδοχή για την αναβίωση των Scrambler, με μονοκύλινδρο κινητήρα 650 cc σε ένα πλήρως λειτουργικό πρωτότυπο, αν κρίνουμε από το προωθητικό βίντεο που έχει κυκλοφορήσει: http://youtu.be/1Z8ptGlaHZM.




Husqvarna



EICMA 2011

naked

HUSQVARNA
NUDA 900/R

Η Husqvarna, εκ των έσω της οικογένειας της BMW πλέον, επιτίθεται και στην άσφαλτο. Το Nuda 900 R δανείζεται τον δικύλινδρο σε σειρά κινητήρα του BMW F 800 R, τον αυξάνει στα 900 cc και τον σκαλίζει πάνω από τα 100 άλογα και τα 10 kg.m ροπής.

Στη συνέχεια η μοτοσυκλέτα ντύνεται με επώνυμα ρουχαλάκια, όπως το πλήρως ρυθμιζόμενο πιρούνι Sachs 48 mm, αμορτισέρ Öhlins, δύο δίσκους 320 mm με Brembo monobloc δαγκάνες, κάμποσα ανθρακονημάτινα εξαρτήματα και καταλήγει σε ένα σύνολο που ζυγίζει 175 κιλά.

Παράλληλα, η Husqvarna διαθέτει και μια απλούστερη –άρα και φτηνότερη– Nuda δίχως R. Εδώ έχουμε ένα μαλακότερο πιρούνι της Sachs, πάλι ανεστραμμένο και 48άρι, αμορτισέρ της Sachs, φτηνότερες δαγκάνες ακτινικές τετραπίστονες Brembo, λιγότερο carbon και πιο άνετη σέλα για δύο άτομα. Η υπόλοιπη μοτοσυκλέτα είναι ίδια και ξεχωρίζει μόνο στον μαύρο χρωματισμό που είναι αποκλειστικός του απλού μοντέλου.




Husqvarna



EICMA 2011

naked

KAWASAKI
ER-6n

Να και η ανανέωση των ER-6. Ο κινητήρας δεν έχει αλλάξει πολύ, πλην ενός φρεσκαρίσματος στις ρυθμίσεις του που αποσκοπεί στο να γεμίσει λίγο περισσότερο τη ροπή χαμηλά, μα όλα τα υπόλοιπα είναι νέα. Αρχίζουμε από το πλαίσιο, το οποίο είναι ολοκαίνουργιο, ατσάλινο σωληνωτό που καταλήγει σε μονό στο πίσω μέρος του κινητήρα, επιτρέποντας ένα νέο μακρύτερο ψαλίδι και δίνοντας πιο στενή σιλουέτα στη μέση της μοτοσυκλέτας. Η σέλα κατεβαίνει χαμηλότερα, την ώρα που οι αναρτήσεις ψηλώνουν, 5 mm μπροστά και 2 πίσω.

Η μοτοσυκλέτα έχει περάσει από ένα σαρωτικό λίφτινγκ επίσης, με καινούργια, πιο επιθετικά πλαστικά και νέα όργανα, μια φρεσκάδα που τη χρειάζεται μετά από μερικά χρόνια απαράλλαχτη στην αγορά και ειδικά στη δύσκολη σημερινή εποχή, όπου αυτή η μεσαία κατηγορία αποκτά περισσότερο αγοραστικό ενδιαφέρον όσο η τσέπη μας απομακρύνεται από τα πολλά και ακριβά κυβικά.









EICMA 2011

naked

KTM
690 DUKE

Ο ολοκαίνουργιος Δούκας δε μοιάζει με τους προγόνους του. Αντί για SM που μιμείται τα streetfighter, αυτός δείχνει και είναι ένα μονοκύλινδρο Super Duke, είναι πλέον ξεκάθαρα ένα streetfighter.

Ο μονοκύλινδρος LC4 με 69 ονομαστικούς ίππους εμφανίζεται εδώ στην πιο προηγμένη του μορφή, με νέα διαχείριση και Ride by Wire γκάζι, υπόσχεται μειωμένη κατανάλωση παρά την εξωφρενική απόδοση για μονοκύλινδρο και μοστράρει και το τελευταίας γενιάς εντυπωσιακό ABS που έχουμε ήδη απολαύσει στο 990 SM-T.

Τα γνωστά επώνυμα περιφερειακά είναι πάντα εδώ, WP, Brembo και τα ρέστα, προσθέτουμε τον πατενταρισμένο μονόδρομο συμπλέκτη της KTM APTC και το στεγνό βάρος που ανακοινώνεται στα νοστιμότατα 150 κιλά και ιδού μια από τις μοτοσυκλέτες που δε βλέπουμε την ώρα να καβαλήσουμε για το 2012.






KTM
LC4 KTM
marchesini



EICMA 2011

naked

KTM
200 DUKE

Το 125 μεγάλωσε και έγινε 200. Με βάση τον τετράχρονο μονοκύλινδρο κινητήρα του μικρού μοντέλου, μια σειρά από εκτενείς επεμβάσεις είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της χωρητικότητάς του στα 200 cc με ονομαστική απόδοση 25 ίππων, καθόλου άσχημα για έναν τόσο μικρό κινητήρα σε μια μοτοσυκλέτα που ζυγίζει μόλις 126 κιλά.

Τριγύρω πάλι συναντάμε εντυπωσιακό εξοπλισμό που σίγουρα θα κάνει πολλούς πιτσιρικάδες να τους τρέχουν τα σάλια. Το 43άρι ανάποδο πιρούνι της WP, για παράδειγμα, έχει τις ίδιες διαστάσεις με αυτό του RC8R, το ψαλίδι μιμείται αυτό του 690 Duke και, τέλος, πείτε μου ποια άλλη μοτοσυκλέτα 200 cc φοράει μπροστά τετραπίστονη ακτινική Brembo…




200



EICMA 2011

naked

MOTO GUZZI
V7 / SPORT / RACER

Το υπέροχο ρετρό μοντέλο της Moto Guzzi που μεταφέρει το θρυλικό όνομα V7 στο παρόν μας ανανεώθηκε εκτενώς για το 2012. Διατηρώντας το ίδιο πλαίσιο, αναρτήσεις και φρένα, απέκτησε έναν νέο κινητήρα ή μάλλον ένα μεγάλης έκτασης φρεσκάρισμα στον γνωστό αερόψυκτο εγκάρσιο δικύλινδρο V 90 μοιρών που έφτασε στο 70% των εξαρτημάτων του. Η βασικότερη αλλαγή αφορά στο κύκλωμα τροφοδοσίας το οποίο ανανεώθηκε εκ βάθρων με έναν κεντρικό αυλό εισαγωγής, ώστε ο κινητήρας να αποκτήσει περισσότερη ροπή εκπέμποντας λιγότερους ρύπους και καταναλώνοντας λιγότερο καύσιμο. Μαζί του άλλαξε το κιβώτιο που παρέμεινε μεν πεντατάχυτο, υπόσχεται δε μαλακότερες και ταχύτερες αλλαγές σχέσεων. Παράλληλα άλλαξαν πολλά εξαρτήματα από τα σωθικά του κινητήρα, μεταξύ αυτών νέα πιστόνια που αύξησαν τη συμπίεση από 9.2 σε 10.2:1. Η ονομαστική ιπποδύναμη του V7 είναι 51 hp/6,000 rpm και η ροπή του 6 kg.m/5,000 rpm.
Εμφανισιακά έγιναν περιορισμένες αλλαγές δίχως να αλλάξει σημαντικά ο γνωστός χαρακτήρας του V7. Οι τρεις εκδόσεις εξακολουθούν να συνυπάρχουν στη γκάμα, με το απλό μοντέλο να ξεχωρίζει από τη μονοχρωμία και τις χυτές ζάντες, το Special από τη διχρωμία και το κορυφαίο Racer από το πανέμορφο αλουμινένιο ρεζερβουάρ και τα αμορτισέρ της Bitubo αντί των Sachs των άλλων δύο V7.
Ο ίδιος νέος κινητήρας "small block" 750 cc τοποθετήθηκε και στα Nevada Classic και Anniversario.









EICMA 2011

naked

MV AGUSTA
BRUTALE 675

Παρέα με τη νέα Supersport F3, η MV Agusta παρουσίασε και τη γυμνή της έκδοση η οποία αναμενόμενα ονομάζεται Brutale 675. Εδώ ο τρικύλινδρος σε σειρά κινητήρας αποδίδει 115 hp/12,500 rpm και 7.2 kg.m/10,600 rpm, ζυγίζοντας μόλις 163 στεγνά κιλά. Όπως και στην F3, το ηλεκτρονικό πακέτο είναι διαθέσιμο και στο Brutale, περιλαμβάνοντας το MVICS (Motor and Vehicle Integrated Control System) με traction control 8 ρυθμίσεων, Ride by Wire γκάζι και τέσσερεις διαφορετικούς χάρτες ανάφλεξης.

Φυσικά το ατσάλινο χωροδικτύωμα του Brutale 675 δένει με αλουμινένια κομμάτια και ένα μονόμπρατσο αλουμινένιο ψαλίδι. Το πιρούνι είναι ανεστραμμένο 43 mm Sachs, ίδιας μάρκας με το αμορτισέρ, αμφότερα πλήρως ρυθμιζόμενα.

Το πιο εντυπωσιακό ωστόσο για το νέο Brutale είναι η τιμή του. Στην Ιταλία θα διατίθεται έναντι μόλις €8,990 και αυτό προκύπτει από την επιθετική στρατηγική της MV Agusta που θέλει να μπει δυναμικά στην αγορά των μεσαίων κυβισμών. Απομένει να μάθουμε πόσο θα κοστίζει στην Ελλάδα.









EICMA 2011

naked

MV AGUSTA
BRUTALE 920/1090 R

Τον ατελείωτο έχει πάρει το παιχνίδι με τις εκδόσεις της Brutale. Πέρυσι ήταν οι 990R και 1090RR, φέτος αυτές αντικαταστάθηκαν από τις 920 και 1090R (στη φωτογραφία).

Η 920 προτείνεται ως η χρυσή τομή ανάμεσα στις διάφορες εκδόσεις, με μια νέα εκδοχή του γνωστού τετρακύλινδρου κινητήρα στα 921 cc. Διατηρώντας τον στρόφαλο της 1090RR, ένα νέο μπλοκ κυλίνδρων με διάμετρο εμβόλων 73 mm παίρνει θέση στο πάνω μέρος του κινητήρα. Το αποτέλεσμα αποδίδει 129 ίππους, φορά το γνωστό πακέτο ηλεκτρονικών με το traction control και δύο διαφορετικούς χάρτες ανάφλεξης. Τριγύρω συναντάμε όλα τα γνωστά περιφερειακά, όπως το 50άρι πιρούνι της Marzocchi και το αμορτισέρ της Sachs που δεν αλλάζουν από έκδοση σε έκδοση.

Η 1090R εμφανίστηκε ως η φτηνότερη εναλλακτική στην συνονόματη RR. Η απώλεια του ενός R συνίσταται σε μερικές περικοπές, όπως αυτή των monobloc Brembo, ωστόσο εξακολουθεί να αποδίδει την ίδια ισχύ, δηλαδή 144 ίππους από τη μεγαλύτερη εκδοχή του πολύπαθου τετρακύλινδρου κινητήρα στη μορφή των 1078 cc. Η τιμή της στην Ιταλία υπολογίζεται γύρω στα €14,000, στην Ελλάδα ίδωμεν.






brembo



EICMA 2011

naked

SUZUKI
GW250 INAZUMA

Όσο στενεύουν οι τσέπες τόσο περισσότερο οι κατασκευαστές ψάχνουν εκείνες τις επιλογές που θα τραβήξουν κόσμο χάρη στην πρακτικότητα και τη χαμηλή τιμή τους. Να λοιπόν η μοτοσυκλέτα που σχεδόν τα μισά έντυπα και ηλεκτρονικά περιοδικά στον κόσμο αποκαλούν "baby B-King". Η Suzuki το αποκαλεί GW250 στις ασιατικές αγορές –στην αγορά της Ινδίας λ.χ. είναι κάτι σαν τη ναυαρχίδα της εταιρείας– ωστόσο στην Ευρώπη πιθανότατα θα λανσαριστεί με ένα γνώριμο όνομα, Inazuma. Με αυτήν την επωνυμία τη δεκαετία του '90 και στις αρχές των '00 η Suzuki πουλούσε ένα γυμνό τετρακύλινδρο 400άρι GSX, το οποίο τώρα επαναφέρεται στη μνήμη μας με μια εντελώς διαφορετική μορφή.

Ο κινητήρας είναι υγρόψυκτος δικύλινδρος σε σειρά, αποδίδει ιπποδύναμη 26 hp/8,500 rpm και ροπή 2.5 kg.m/7,000 και δανείζεται εμφανισιακά στοιχεία από το B-King, μοιάζοντας αρκετά με ένα μικρό GSR. Ελπίζουμε πλέον και σε μια καλή τιμή στην Ελλάδα για να έχει όλα τα φόντα να πάει πολύ καλά.






SUZUKI



EICMA 2011

naked

TRIUMPH
SPEED TRIPLE R

Όπως έγινε πέρυσι με το Street Triple, ήρθε φέτος η σειρά του μεγάλου Speed Triple 1050 να περάσει από μια θεραπεία R. Η κορυφαία έκδοση πλέον του θρυλικού γυμνού Triumph περιλαμβάνει πιρούνι Ohlins NIX30 43 mm και ομώνυμο αμορτισέρ TTX36, δαγκάνες Brembo Monobloc, αλουμινένιες σφυρήλατες ζάντες PVM, σκούρες εξατμίσεις, καλύμματα από ανθρακόνημα σε ψυγείο και ρεζερβουάρ, κόκκινο υποπλαίσιο και μαύρο αλουμινένιο τιμόνι.






SPEED
TRIPLE R
brembo



EICMA 2011



naked

TRIUMPH
BONNEVILLE STEVE Mc QUEEN SE

Σε συνεργασία με το Ίδρυμα Steve Mc Queen η Triumph θα κατασκευάσει 1000 Bonneville προς τιμήν του σπουδαίου Άγγλου ηθοποιού που συνέδεσε το όνομά του με τις αγγλικές αυτές μοτοσυκλέτες. Οι συλλεκτικές αυτές Bonneville θα κατασκευαστούν τον ερχόμενο Απρίλιο και Μάιο, θα ξεχωρίζουν από τη χακί βαφή με την υπογραφή του Mc Queen αποτυπωμένη στα πλαϊνά τους καπάκια και αναμένεται να γίνουν ανάρπαστες παγκοσμίως, ειδικά δεδομένου του περιορισμένου αριθμού παραγωγής τους.








TRIUMPH





naked


DUCATI
No 1
DEALER
2011
No 1
DEALER
Fan_Motorcycles
όπως λέμε DUCATI
όλοι οι συνδυασμοί ανταλλαγών
όλων των επώνυμων εργοστασίων
Fan_Motorcycles
Ηρώων Πολυτεχνείου 8 Ηλιούπολη | showroom 210.9955451
service 210.9922948, www.fanmoto.gr - info@fanmoto.gr



sport touring



EICMA
2011

EICMA 2011

sport touring

HONDA
VFR 1200 F

Η Honda ακούει, αυτό είναι το συμπέρασμα που βγάζουμε παρατηρώντας τις αλλαγές που έγιναν στο VFR για το 2012. Όπως λέγαμε στη δοκιμή του ebike.gr αλλά και στα περισσότερα τεστ ανά τον κόσμο, η μικρή αυτονομία της μοτοσυκλέτας ήταν το αδύνατο σημείο της και αυτό είναι το πρώτο που έσπευσε να ακουμπήσει η ιαπωνική εταιρεία. Το ρεζερβουάρ μεγάλωσε κατά μισό λίτρο –σιγά τα ωα, θα μου πείτε– διότι προφανώς δε βρέθηκε άλλος χώρος διαθέσιμος για το καύσιμο. Αυτό από μόνο ίσως να μην κάνει σπουδαία διαφορά, αλλά εκεί στη Honda το έψαξαν λίγο περισσότερο και δηλώνουν πως ξαναρύθμισαν τη διαχείριση του κινητήρα, δηλαδή το PGM-FI ώστε να αποκτήσει ο V4 περισσότερη ροπή μεταξύ των 2,000 και 4,000 rpm, βελτιώνοντας και με αυτόν τον τρόπο την κατανάλωση. Βέβαια, αυτό θα ωφελήσει στην κίνηση στην πόλη, διότι στο ταξίδι που θα δουλέψει πιο ψηλά ο κινητήρας δύσκολα θα δούμε άλματα στην αυτονομία με μισό λιτράκι παραπάνω καύσιμο.

Στο μεταξύ είχαμε προόδους στα ηλεκτρονικά. Το DCT βελτιώθηκε προγραμματιστικά ώστε να έχει καλύτερες και ταχύτερες αντιδράσεις. Το νέο του 2012 ωστόσο είναι η προσθήκη Traction Control στο όλο πακέτο, κάτι καθόλου άσχημο σε μια μοτοσυκλέτα επιδόσεων με τόση πολλή δύναμη.

Τέλος, η Honda επανασχεδίασε τη σέλα με περισσότερο αφρώδες, καθώς αρκετός κόσμος τη βρήκε αρκετά σκληρή για πολύωρη χρήση. Είπαμε, τα σχόλιά μας ακούγονται.









EICMA 2011

sport touring

KAWASAKI
ZZR 1400

Η μοτοσυκλέτα με την ταχύτερη επιτάχυνση στον πλανήτη. Αυτό λέει η Kawasaki για το θηριώδες ZZR και μάλλον το εννοεί. Ήταν που ήταν μια πανίσχυρη αρκούδα, τώρα οι Ιάπωνες του έδωσαν μερικά επιπλέον κυβικά για να παίζει και μάλιστα με τον σωστό τρόπο, αυξάνοντας κατά 4 mm τη διαδρομή των εμβόλων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα περισσότερη ροπή, γεμίζοντας κι άλλο μια καμπύλη που ήταν έτσι κι αλλιώς ξέχειλη. Πώς σας ακούγονται 9.5 κιλά ροπής από τις 2,000 rpm; Μούρλια!
Για να δουλέψει αυτή η αλλαγή προφανώς έχει συμπαρασύρει σωρεία επεμβάσεων σε διαχείριση, τροφοδοσία, λίπανση και ψύξη του κινητήρα, νέες μπιέλες, ενισχύσεις στον στρόφαλο και πάει λέγοντας. Το πλαίσιο άλλαξε επίσης, όχι σε γεωμετρία αλλά με παραπάνω έμφαση στην ακαμψία. Μαζί του οι αναρτήσεις απέκτησαν νέα ελατήρια μπρος-πίσω και αναθεωρήθηκαν και οι υδραυλικές τους λειτουργίες.
Τέλος έχουμε και τον ηλεκτρονικό κόσμο, όπου εκτός από το νέο, ελαφρύτερο και ακριβέστερο ABS προστέθηκε και το Traction Control της Kawasaki με τρεις επιλογές εμπλοκής καθώς και δύο χαρτογραφήσεις σε Full Power και Low Power (75% της Full).
Όλα αυτά σε ένα σύνολο που δέχτηκε μικρές αισθητικές επεμβάσεις ώστε να γίνει πιο κοφτερό στην όψη δίχως να μοιάζει διαφορετικό από το γνωστό σχήμα του ZZR1400, ενώ πλούτισαν σημαντικά σε πληροφορία τα ήδη γεμάτα όργανά του.
Σύμφωνα με την Kawasaki το θηρίο αποδίδει 200 (210 με Ram Air) hp/10,000 rpm και μέγιστη ροπή 16.6 kg.m/7,500rpm!









EICMA 2011

sport touring

KAWASAKI
ER-6 F

Το φερινγκάτο ER-6 ανανεώθηκε ακριβώς με τον ίδιο τρόπο του γυμνού αδελφού του. Άλλωστε οι δύο μοτοσυκλέτες μοιράζονται ακριβώς την ίδια βάση. Κι εδώ ο κινητήρας άλλαξε μόνο σε ρυθμίσεις με στόχο την τόνωση χαμηλά, το πλαίσιο είναι καινούργιο, οι αναρτήσεις λίγο ψηλότερες όπως και στο γυμνό και εδώ το τιμόνι είναι 10 mm φτιάχνοντας μια εντελώς νέα θέση οδήγησης.

Εμφανισιακά η μοτοσυκλέτα έχει αλλάξει ολοκληρωτικά επίσης. Το νέο φέρινγκ φέρνει λίγο από αέρα ZX-6R, με πιο επιθετικές γωνίες, αγριεμένους προβολείς και κοψίματα για την απαγωγή του ζεστού αέρα από τον κινητήρα.






Kawasaki
ER-6f
ABS





sport touring



Motoway Γ. Καμπράνης Α.Ε.
Επίσημος Αντιπρόσωπος Bel-Ray • Τηλέφωνο επικοινωνίας: 2310-515557 • www.motoway.gr



scooter



EICMA
2011

EICMA 2011

scooter

APRILIA
SRV 850

Το νέο μεγάλο σκούτερ της Aprilia δεν είναι στην πραγματικότητα και τόσο νέο, καθώς βασίζεται εν πολλοίς στο Gilera GP800. Ο κινητήρας είναι ουσιαστικά ο ίδιος V2 90 μοιρών και 839 cc, με μόνη διαφοροποίηση τη χρήση νέου αισθητήρα λάμδα και ενός μικρού σκαλίσματος στην κεντρική διαχείριση που προσφέρει ως κερασάκι έναν επιπλέον ονομαστικό ίππο, δηλαδή 76 hp και περίπου 0.3 kg.m ροπής στο SRV συγκριτικά με το GP. Πέραν αυτού, το Aprilia εμφανίζεται να είναι περίπου 5 κιλά ελαφρύτερο από το Gilera, ποσό που ως επί το πλείστον ανάγεται στην απουσία ABS.

Εμφανισιακά το SRV εντυπωσιάζει μιμούμενο το Superbike RSV4, τη μοτοσυκλέτα που κατέκτησε πέρυσι το Παγκόσμιο SBK, γεγονός που δεν αφήνει να πέσει ούτε το λογότυπο-λογοπαίγνιο SRV-RSV. Κάπως έτσι τα ισχυρότερα και μεγαλύτερα σκούτερ σε παραγωγή γίνονται δύο και είναι αδελφάκια.






SRV
aprilia



EICMA 2011

scooter

APRILIA
SR MOTARD

Ένα νέο ακόμη μοντέλο από την Aprilia μας έρχεται για να θυμίσει μεγαλύτερες μοτοσυκλέτες της εταιρείας. Βασισμένο στη διαχρονική εμπορική επιτυχία που ονομάζεται Typhoon, το SR Motard δανείζεται εμφανισιακά στοιχεία από το Dorsoduro για τους ανήσυχους πιτσιρικάδες που ακόμη δεν έχουν το ανάλογο δίπλωμα.

Διατίθεται σε δύο εκδόσεις, η μεγαλύτερη με τετράχρονο κινητήρα 125 cc και 9.3 ίππων, ενώ η μικρότερη φορά έναν δίχρονο 50cc. Αμφότερα μοντέλα μοιράζονται όλη τα υπόλοιπα τεχνικά χαρακτηριστικά τους, με αρκετά μεγάλους τροχούς 14 ιντσών, δισκόφρενο μπροστά και ταμπούρο πίσω.






125
aprilia



EICMA 2011

scooter

BMW
C 600 SPORT / GT

Καιρό τώρα βλέπαμε φωτογραφίες καμουφλαρισμένων πρωτοτύπων σκούτερ από τη BMW και περιμέναμε στο Μιλάνο την παρουσίασή τους. Οι Γερμανοί μπαίνουν δυναμικά για δεύτερη φορά στο συγκεκριμένο κομμάτι της αγοράς, χρόνια μετά το "σκεπαστό" C1, αυτή τη φορά με ένα μεγάλο σκούτερ σε δύο εκδόσεις. Για τον σκοπό αυτόν έφτιαξαν εκ του μηδενός έναν νέο δικύλινδρο σε σειρά κινητήρα 647 cc με απόδοση 60 ίππων και χορταστική ροπή 6.7 kg.m, ο οποίος διαφημίζει και σπουδαία οικονομία στην κατανάλωση.

Η BMW έχει μάθει πλέον πώς να εντυπωσιάζει και το καταφέρνει με το καλημέρα: Ανεστραμμένο πιρούνι 40 mm, τροχοί 15 ιντσών μπρος-πίσω, στάνταρ ABS και εξοπλισμός ανάλογος του επιπέδου που καλομαθαίνει η εταιρεία τους πελάτες της, με θερμαινόμενα γκριπ και σέλα (!), αλλά και πληρέστατα όργανα με trip computer και τα όλα τους. Δίχως τσιγκουνιές, η τελική μετάδοση ακολουθεί τη λογική των T-Max, GP800, SRV850 με αλυσίδα κλεισμένη σε μπάνιο λαδιού για αντοχή χωρίς ιδιαίτερες απαιτήσεις συντήρησης. Διαβάζοντας πιο προσεκτικά το press kit δε μας προκαλεί εντύπωση ο χρονισμός του κινητήρα: Κομβία με διαφορά 90 μοιρών και χρονισμός ανάφλεξης 270 μοίρες, σας θυμίζει κάτι; Ναι, φέρνει στο μυαλό το κόλπο της Yamaha κάποτε στο TDM 850 που έκανε τον δικύλινδρο σε σειρά να δουλεύει και να ακούγεται ως V2, μάλλον εδώ οι Γερμανοί επιχειρούν ακριβώς το ίδιο, διαφημίζοντας μάλιστα τον πειστικό βαρύ ήχο του μοτέρ τους.

Οι δύο εκδόσεις διαφέρουν σε επίπεδα και είδος εξοπλισμού, με το Sport να συνοδεύεται και από ανάλογα πιο σπορ θέση οδήγησης, με διαφορετικό τιμόνι και ψηλότερη σέλα, ωστόσο σε επίπεδα πρακτικότητας δεν έχει τίποτε να ζηλέψει το ένα από το άλλο. Και στα δύο κάτω από τη σέλα μπαίνουν άνετα δύο full face κράνη, έχουν τα ντουλαπάκια τους, τις ρυθμιζόμενες ζελατίνες, είναι δηλαδή δύο πληρέστατα mega scooters που μάλιστα υπόσχονται όχι μόνο επιδόσεις στο γκάζι, αλλά και στο στρίψιμο.






ABS



EICMA 2011

scooter

DERBI
VARIANT SPORT

Υπό την αιγίδα και τεχνογνωσία της Piaggio, το νέο σκούτερ της ισπανικής Derbi προσφέρεται σε δύο κυβισμούς, ένα δίχρονο 50 cc κι ένα τετράχρονο 125, αμφότερα αερόψυκτα. Η λογική του Variant Sport είναι η αθλητική εμφάνιση και συμπεριφορά, με τροχούς 14 ιντσών και κοφτερή συμπεριφορά, δισκόφρενο μπροστά και ταμπούρο πίσω. Με λίγα λόγια ο στόχος είναι η οικονομία και η καθημερινή πρακτικότητα με αεράτη εμφάνιση.






DERBI



EICMA 2011

scooter

HONDA
INTEGRA

Ξεκινώ να γράψω διχασμένος, δυσκολεύομαι να αποφασίσω αν έκανα καλά που συμπεριέλαβα το Integra στα σκούτερ ή όχι. Η Honda απειλεί σχεδόν μια δεκαετία να δημιουργήσει μια γκρίζα ζώνη ανάμεσα σε μοτοσυκλέτα και σκούτερ παρουσιάζοντας στο Τόκυο κάμποσα πρωτότυπα που ενίοτε έφταναν στο εξωφρενικό σημείο να φορούν κινητήρα Fireblade σε κορμί από σκούτερ, μα όταν φυσικά πήρε την απόφαση να προχωρήσει στην υλοποίηση ενός τέτοιου σχεδίου απέφυγε τις κραυγαλέες υπερβολές.

Το Interga απλά παίρνει το επαναστατικό στοιχείο που κάποτε ίδρυσε ολόκληρη σχολή με το Yamaha T-Max και το προχωρά ένα βήμα παραπέρα. Στην καρδιά του βρίσκουμε τον νέο δικύλινδρο σε σειρά κινητήρα της νεογέννητης σειράς C, αυτόν με τα 670 cc, την αυτόματη/σειριακή μετάδοση DCT, τις υποσχέσεις εντυπωσιακής οικονομίας και τα παντρεύει σε ένα σύνολο που ουσιαστικά είναι μοτοσυκλέτα μα έχει πρακτικές ευκολίες σκούτερ: Πόδια μπροστά, πάτωμα, αποθηκευτικός χώρος κάτω από τη σέλα. Διαθέτει στάνταρ ABS, κανονικό πιρούνι 41 mm, αμορτισέρ Pro Link και όλα με κανονικές διαδρομές 120 mm, τροχούς 17 ιντσών με ελαστικά σπορ μοτοσυκλέτας, 120-70 και 160/60, η τελική μετάδοση είναι με κανονικά εκτεθειμένη αλυσίδα.

Το Integra δεν ξηλώνει την άσφαλτο με τους 51 ίππους του, αλλά θα στρίβει όπως κανένα άλλο σκούτερ δε μπορεί. Στον αντίποδα, αυτά απαιτούν τις θυσίες τους καθώς ο χώρος κάτω από τη σέλα είναι μισός, ό,τι χωρέσει κάτω από τον αναβάτη, αλλά δε μπορεί κανείς να τα έχει όλα σε αυτόν τον κόσμο… Στην τελική, το Integra μπορεί να είναι ό,τι θέλει ο αναβάτης του. Θέλει σκούτερ, το δουλεύει όλη μέρα αυτόματο. Θέλει μοτοσυκλέτα; Του φοράει ένα τσαχπίνικο λαστιχάκι και παίζει με κουμπάκια το εξατάχυτο σειριακό DCT κιβώτιο στρίβοντας με την ψυχή του. Στα χαρτιά τουλάχιστον έτσι ακούγεται το όλο θέμα. Στην πράξη θα δούμε τι είναι…









EICMA 2011

scooter

HONDA
VISION 110 / 50

Ένα νέο σκούτερ για την Ελλάδα της κρίσης υπόσχεται να είναι το Vision, σε δύο τετράχρονες αερόψυκτες εκδόσεις 110 και 50 cc. Ατού του η απλότητα, καθώς η απουσία κυκλωμάτων ψύξης σημαίνει χαμηλό βάρος, φτηνότερη συντήρηση.
Το Vision και στις δύο του εκδόσεις κυβισμού προσφέρεται με επιλογή τροχών 14 ή 16 ιντσών και στον στάνταρ εξοπλισμό του διαθέτει συνδυασμένα φρένα CBS.









EICMA 2011

scooter

KYMCO
XCITING 400i

Η Kymco τα τελευταία χρόνια είναι πολύ ανεβασμένη. Στο Μιλάμε παρουσίασε ένα ακόμη μοντέλο στην οικογένεια των Xciting, γεμίζοντας τη γκάμα των 300 και 500 cc με το… 400! Ολοκαίνουργιος κινητήρας που αποδίδει 35.5 hp και 3.8 kg.m με αντικραδασμικό άξονα για την άνεσή μας, τροχοί 15 ιντσών μπροστά και 14 πίσω, άφθονοι αποθηκευτικοί χώροι με 42 λίτρα κάτω από τη σέλα και δύο ευρύχωρα ντουλαπάκια κάτω από το τιμόνι, αλλά και χλιδάτη εμφάνιση για το κορυφαίο της μεγάλο σκούτερ που διαθέτει και μερικά στοιχεία εντυπωσιασμού, όπως τα Daytime Running LED που πλαισιώνουν τους μπροστινούς προβολείς αλογόνου (H7) θυμίζοντας γερμανικά αυτοκίνητα πολλών δεκάδων χιλιάδων ευρώ. Τώρα, για τις διπίστονες ακτινικές δαγκάνες που φοράει μπροστά στους δύο κυματιστούς δίσκους τι να πούμε, είναι μούρλια ακόμη και σε σκούτερ!









EICMA 2011

scooter

KYMCO
K-XCT 300i

Το K-XCT 300i βασίζεται εν πολλοίς στο Downtown 300i και προορίζεται να παίξει τον ρόλο του πιο σπορ αδελφού. Η Kymco ωστόσο δεν περιορίστηκε μόνο σε εμφανισιακές αλλαγές, αλλά έκανε και επεμβάσεις ουσίας. Η σημαντικότερη ίσως όλων είναι το ότι κόντυνε το πλαίσιο για να του δώσει πιο άμεσες αντιδράσεις και να το κάνει πιο ζωηρό στο στρίψιμο. Ο κινητήρας δεν έχει αλλαγές, αλλά συνδέεται με μια νέα μετάδοση CVT, ενώ οι αναρτήσεις του Downtown εδώ απέκτησαν πιο σκληρές ρυθμίσεις για να ταιριάξουν στον νέο τους ρόλο. Στο πακέτο προσθέτουμε το ABS της Bosch που η Kymco χρησιμοποιεί σε όλα της τα μοντέλα και ιδού ένα ακόμη μεσαίο σκούτερ αθλητικών προδιαγραφών. Το χλιδάτο κολπάκι με μια σειρά LED λαμπών γύρω από τους προβολείς, εκτός από το Xciting, περνά και εδώ καθώς ο παράγων "bling-bling" δεν είθισται να αφήνει ασυγκίνητο το αγοραστικό κοινό.









EICMA 2011

scooter

KYMCO
K-PIPE 125

Δεν είναι ακριβώς σκούτερ, είναι μάλλον πιο κοντά στο παπί και θα μπορούσαμε να το πούμε ένα μοτοσυκλετάκι που απευθύνεται στους νέους αναβάτες. Χρησιμοποιεί τον κινητήρα 125 cc που φορά η Kymco στα παπιά της, με τέσσερεις ταχύτητες και ημιαυτόματη μετάδοση δίχως συμπλέκτη. Διακρίνεται φυσικά για τον μινιμαλισμό του, φορά ζάντες 17 ιντσών και θα προφέρεται σε τέσσερα χρώματα: Κόκκινο, κίτρινο, καφέ και πράσινο. Ο κινητήρας του αποδίδει 6 ίππους, το ρεζερβουάρ του χωρά 4.5 λίτρα βενζίνης τα οποία η Kymco ισχυρίζεται πως επαρκούν για 160 km αυτονομίας! Με μια τιμή ανταγωνιστική, ειδικά απέναντι στα παπάκια, το βλέπουμε εύκολα να γεμίζει τους δρόμους των πόλεων.






KYMCO



EICMA 2011

scooter

PEUGEOT
METROPOLIS 400i

Προς το παρόν είναι απλά ένα πρωτότυπο, αλλά κατά τους Γάλλους δεν αργεί η ώρα που θα μπει κανονικά στην παραγωγή. Το Metropolis δε συνιστά πια κάποιου είδους επανάσταση, μιμούμενο την τεχνολογία που ουσιαστικά έχει καθιερώσει πια η Piaggio με το Mp3, έτσι η Peugeot το εμπλουτίζει με λίγη τεχνολογική νοστιμιά όπως την απουσία διακόπτη: Το σκούτερ της εκκινεί με remote control, ακόμη και από μικρή απόσταση, ενώ ακόμη και το χειρόφρενο ελέγχεται ηλεκτρονικά και όχι με μηχανικό λεβιέ.

Στα τεχνικά του στοιχεία ξεχωρίζουμε τον κινητήρα 400 cc με απόδοση 35 ίππων και περιμένουμε να δούμε πότε θα μπει τελικά σε παραγωγή για να αρχίσουμε τα σχετικά συγκριτικά.









EICMA 2011

scooter

PIAGGIO
BEVERLY 350 SPORT TOURING

Αν νομίζετε πως το 350 είναι απλά ένα παιχνίδι με το μέγεθος του πιστονιού στη γκάμα κινητήρων της Piaggio αυτή τη φορά κάνετε λάθος. Δεν είναι ούτε υπερκυβισμένο 300, μήτε υποκυβισμένο 400, εδώ έχουμε έναν ολοκαίνουργιο κινητήρα που χρησιμοποιείται για πρώτη φορά από την ιταλική εταιρεία και φυσικά ντεμπουτάρει στο πιο σημαντικό εμπορικά μοντέλο της.

Ο νέος τετράχρονος κινητήρας φτιάχτηκε, όπως μας αποκαλύπτει η Piaggio, για να αποδίδει τη δύναμη του 400 έχοντας τις απαιτήσεις συντήρησης (και σε λεφτά) και την κατανάλωση του 300, φτάνοντας σε 33 ίππους και 3.3 κιλά ροπής. Με διαστήματα σέρβις ανά 20,000 km και μόνο απλά λάδια και φίλτρα ανά 10,000 δεν είναι κι άσχημα. Το νέο σύστημα μετάδοσης του κινητήρα υπόσχεται ομαλότερη λειτουργία και μακροζωία έχοντας τον νέο πολύδισκο συμπλέκτη σε μπάνιο λαδιού, ενώ μαζί με τη νέα CVT τελική μετάδοση ξεφορτώνεται σχεδόν 10 ολόκληρα κιλά συγκριτικά με το 400! Μα ο κινητήρας δεν είναι το πιο εντυπωσιακό στοιχείο του νέου Beverly…

Το Sport Touring διατίθεται με επιλογή ABS. Στην απλή έκδοση θα διαθέτει στάνταρ ένα συνδυασμένο σύστημα φρένων, όπου στην μπροστινή τριπίστονη δαγκάνα τα δύο ακριανά έμβολα θα πιάνουν με το μπροστινό, ενώ το μεσαίο ενεργοποιείται παρέα με το πίσω φρένο, προσθέτοντας σταθερότητα στο φρενάρισμα –μια δοκιμασμένη τεχνική από τη Honda εδώ και μερικά χρόνια.

Το κερασάκι ωστόσο έρχεται στην έκδοση ABS, όπου για πρώτη φορά σε σκούτερ θα προσφέρεται πακέτο και το ASR (Acceleration Slippery Regulation), ήτοι Traction Control!

Μάλιστα, το βλέπουμε κι αυτό, καθώς τα ηλεκτρονικά μπαίνουν για τα καλά στη ζωή μας κι έτσι γίνονται ολοένα και πιο προσιτά οικονομικά. Αν και ένα σκούτερ 350 cc δεν είθισται να έχει θέμα με πλαγιολισθήσεις ισχύος, το ηλεκτρονικό μαξιλαράκι ασφαλείας σίγουρα θα κάνει πολύ κόσμο να αισθάνεται πιο άνετος όταν κινείται σε δρόμους ελεεινής πρόσφυσης κάποιες βροχερές μέρες.






PIA



EICMA 2011

scooter

PIAGGIO
X10

Ανανέωση στο GT άκρο της γκάμας της Piaggio. Ακολουθώντας τον δρόμο που χάραξαν τα Hexagon, X8, X9 και X-EVO, το ολοκαίνουργιο X10 έρχεται να προσφέρει τις υπηρεσίες του. Θα διατίθεται σε τρεις διαφορετικές εκδόσεις, 125, 350 και 500.

Στο μακρύ του κορμί ξεχωρίζει το εντυπωσιακό μούτρο με τους τρεις προβολείς, ενώ η χλιδή επεκτείνεται στα πλούσια όργανα με δύο στρογγυλά ρολόγια και μεγάλη οθόνη LCD. Υπάρχει μεγάλος φωτιζόμενος αποθηκευτικός χώρος, παροχή ρεύματος για φόρτιση ηλεκτρικών συσκευών και επιπλέον και υποδοχή USB ως δεύτερη επιλογή για φόρτιση κινητού ή GPS. Όλες οι εκδόσεις φορούν ζάντες 15 ιντσών μπροστά και 13 πίσω, τα 125 και 350 ξεχωρίζουν από τα δύο πίσω αμορτισέρ, ενώ το 500 φορά μονό του οποίου η προφόρτιση ρυθμίζεται ηλεκτρονικά με κουμπί από το τιμόνι!

Τα κόλπα δεν έχουν τελειωμό στο X10, καθώς στο 350 υπάρχει η επιλογή δύο διαφορετικών χαρτογραφήσεων, μιας πλήρους ισχύος και μιας μειωμένης για οικονομία καυσίμου, συν όλα τα καλά που διαβάσατε λίγο πριν στο Beverly Sport Touring για αυτό το νέο μοτέρ.

Σε όλη τη φαμίλια των X10 προσφέρεται στάνταρ το συνδυασμένο σύστημα φρένων, λίγο διαφορετικό απ' ότι στο Beverly. Εδώ ο ένας από τους δύο μπροστινούς δίσκους ενεργοποιείται από τη μανέτα του μπροστινού φρένου, ενώ ο άλλος δίσκος δουλεύει μαζί με τον πίσω. Υπάρχει ωστόσο και η προαιρετική επιλογή ABS/ASR, δηλαδή των δύο ηλεκτρονικών συστημάτων αντιμπλοκαρίσματος και traction control. Το ASR μπορεί να απενεργοποιηθεί στην περίπτωση που χρειάζεται να διασχίσουμε μια σαθρή επιφάνεια, όπως λ.χ. χαλίκια, και δε θέλουμε ν γλίστρημα του τροχού να μας κόβει το γκάζι, ενώ επανενεργοποιείται αυτόματα κάθε φορά που σβήνουμε και ξανανάβουμε τον κινητήρα. Τέλος ξεχωρίζουμε το αυτόματο χειρόφρενο που ενεργοποιείται από διακόπτη κάθε φορά που κατεβάζουμε το στάντ!

Ξεχάσαμε κάτι; Μη με ρωτάτε αν φτιάχνει και καφέ, δεν έγραφε τίποτα στο press kit, πάντως το X10 εκ πρώτης όψεως υπόσχεται άφθονη άνεση και χλιδή για τον ιδιοκτήτη του, όποια έκδοση κι αν επιλέξει.









EICMA 2011

scooter

PIAGGIO
FLY

Αν το X10 είναι το GT σκούτερ, κατά την Piaggio το Fly είναι το μίνι GT. Η γοητεία της απλότητας στην καθημερινή μετακίνηση με ένα σκούτερ με μικρούς τροχούς 12 ιντσών που θα διατίθεται σε εκδόσεις 50, 125 και 150 κυβικών εκατοστών, όλες τετράχρονες.

Δίχως τεχνολογικές σάλτσες και περίτεχνα συστήματα, το απλό και οικονομικό Fly αποπνέει τον στυλάτο χαρακτήρα της Piaggio προσφέροντας και όλα τα απαραίτητα στοιχεία ενός πρακτικού και καλά μελετημένου σκούτερ, όπως τον αποθηκευτικό χώρο που χωρά δύο ανοικτά κράνη και τη χαμηλή, φιλική σέλα.









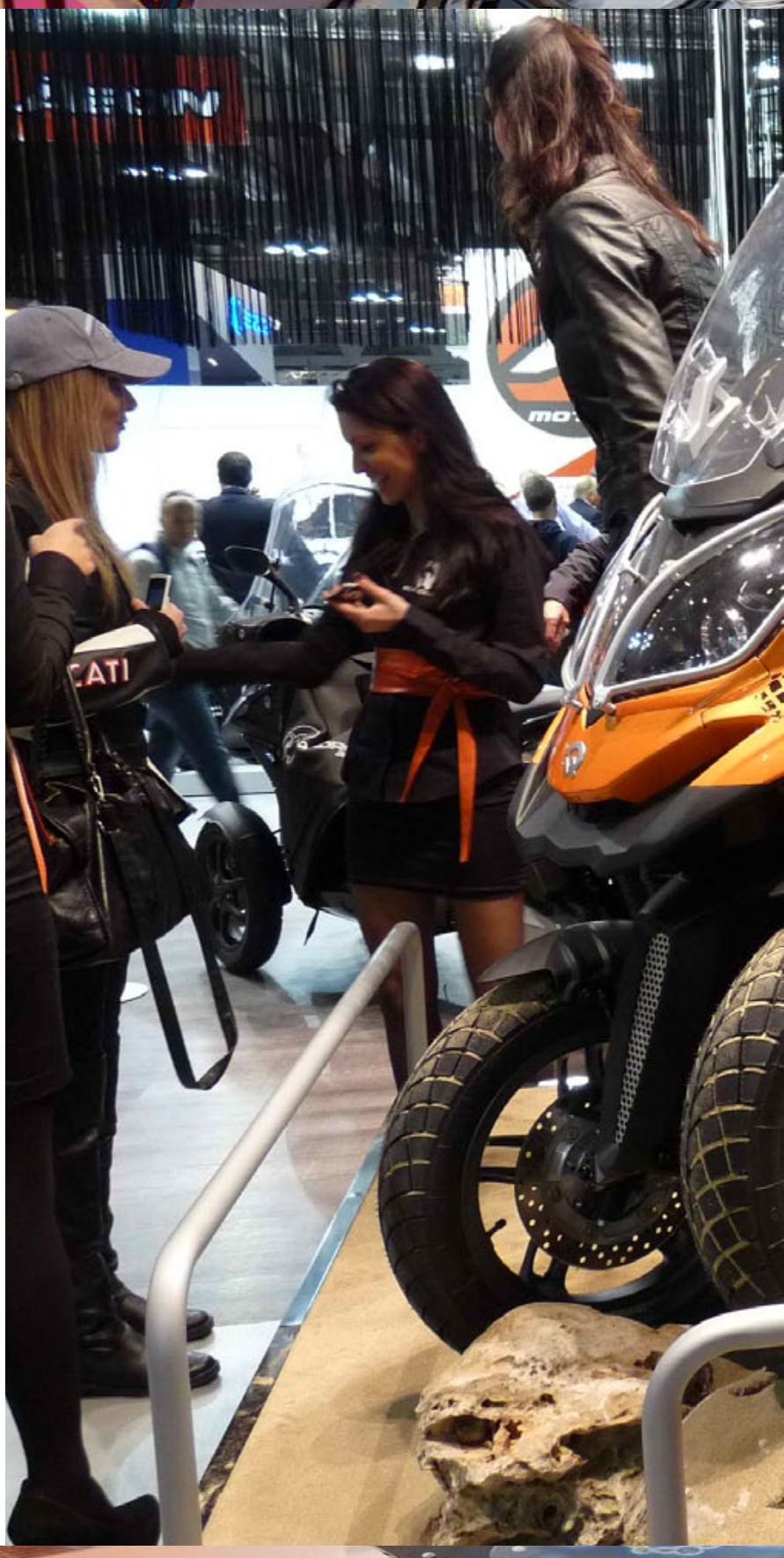
EICMA 2011

scooter

QUADRO 4D

Η ιταλική εταιρεία Quadro παρουσίασε στο Μιλάνο αυτό το εντυπωσιακό τετράτροχο με την ονομασία 4D. Η Quadro παράγει ήδη ένα τρίροδο σκούτερ (που μοιάζει με το Mp3) με το όνομα 350D και μόλις ανακοινώθηκε πως την αντιπροσώπευση στην Ελλάδα ανέλαβε η εταιρεία Γκοργκόλης ΑΕ, η οποία μάλιστα προτίθεται να αρχίσει την εισαγωγή του 350D στην Ελλάδα από αυτόν τον μήνα.

Αυτό που κάνει τα Quadro να ξεχωρίζουν ωστόσο είναι το πατενταρισμένο σύστημα HTS (Hydraulic Tilting System), ένα υδροπνευματικό σύστημα ανάρτησης που διακρίνεται για την απλότητα στην κατασκευή του και τις ελάχιστες απαιτήσεις συντήρησης. Οι δύο μπροστινοί τροχοί λειτουργούν ανεξάρτητα, προσφέροντας πρόσφυση σε οποιαδήποτε περίπτωση και επιτρέποντας μεγάλες κλίσεις με ασφάλεια. Περιμένουμε εναγωνίως να γνωρίσουμε από κοντά αυτό το εναλλακτικό μπροστινό σύστημα, όπως επίσης και να δούμε τι καινούργιο μπορεί να προσφέρει η προσθήκη ενός δεύτερου πίσω τροχού στο εικονιζόμενο πρωτότυπο 4D.




QUADRO
SHARK
New
2012

EICMA 2011

scooter

VESPA QUARANTASEI

Quarantasei σημαίνει 46 μα μην προτρέχετε και σκεφτείτε Valentino Rossi, αυτή τη φορά παραπέμπει στο 1946, τη χρονιά που ο Corradino d' Ascanio έφτιαξε την πρωτότοκη Vespa. Η συγκεκριμένη λοιπόν είναι ένα πρωτότυπο μοντέλο που ήρθε για να μας επιδείξει τον κινητήρα της επόμενης γενιάς που σχεδιάζει η Piaggio. Αντί ωστόσο να σκεφτόμαστε τρελές τεχνολογίες, εδώ οι Ιταλοί μας προτείνουν απλότητα.

Ο τετράχρονος αυτός κινητήρας 125 cc διαθέτει ψεκασμό και μια τριβάλβιδη κεφαλή που, κατά την Piaggio, αποτελεί την ιδανική λύση για απόδοση και οικονομία. Οι μηχανικοί της Piaggio έδωσαν ιδιαίτερη σημασία στην ομαλή λειτουργία και την εξάλειψη των κραδασμών από όλο το σύστημα παραγωγής ισχύος και μετάδοσης, ενώ διαφημίζουν την περιβαλλοντική συνείδηση αυτού του κινητήρα καλύπτοντας άνετα τις προδιαγραφές Euro 3 παρότι αερόψυκτος.

Από πλευράς απόδοσης τα 125 κυβικά του αποδίδουν 11.6 hp και τα 150 φτάνουν στους 13 hp, νούμερα κορυφής για αυτή τη χωρητικότητα. Εμείς ξεχωρίζουμε κυρίως την πανέμορφη λιτή εμφάνιση και ευχόμαστε σύντομα να μπει μια τέτοια βέσπα στην παραγωγή, είναι κουκλάρα!









EICMA 2011

scooter

YAMAHA
T-MAX

Το 2001 η Yamaha παρουσίασε το T-Max 500 και άλλαξε τον τρόπο με τον οποίο αντιλαμβανόμαστε τα μεγάλα σκούτερ. Το πετυχημένο αυτό μοντέλο δημιούργησε μια νέα σχολή και παρέμεινε ίδιο ως το 2006, όταν και ανανεώθηκε αρκετά. Τώρα, μπαίνοντας στη δεύτερη δεκαετία του, έφτασε η ώρα για φρεσκάρισμα.

Το νέο T-Max εμφανισιακά δε μοιάζει να έχει αλλάξει πολύ από το τελευταίο μοντέλο, με το πιο ογκώδες μούτρο και τα νέα όργανα να πρωταγωνιστούν στη φετινή ανανέωση, αλλά κάτω από τα πλαστικά αλλάζουν πολλά περισσότερα.

Αν και δε φαίνεται στη φωτογραφία, η τελική μετάδοση που αποτελείτο από μια παχιά αλυσίδα Hy-Vo σε μπάνιο λαδιού ανήκει πια στο παρελθόν, καθώς στη θέση της υπάρχει ένας εκτεθειμένος σε κοινή θέα ιμάντας.

Το πλαίσιο παρέμεινε το ίδιο, ωστόσο τροποποιήθηκε η κατανομή μαζών με μικρή μετατόπιση του κινητήρα, ώστε να μεταφερθεί περισσότερο βάρος μπροστά και το σκούτερ να αποκτήσει πιο γρήγορη συμπεριφορά. Στην ίδια κατεύθυνση συνεισφέρει και το βάρος που έφυγε από πίσω, καθώς ο ιμάντας είναι σημαντικά ελαφρύτερος από το κλειστό κουτί της προηγούμενης μετάδοσης.

Εσωτερικά τώρα, σχεδόν όλος ο κινητήρας από τον στρόφαλο και πάνω έχει αλλάξει με ελαφρύτερα κινητά μέρη για περισσότερη ευστροφία. Ο κυβισμός αυξήθηκε στα 530 cc με αύξηση της διαμέτρου των εμβόλων κατά 2 mm, γεγονός που συμβάλλει σε περισσότερη ροπή, κυρίως στις χαμηλές και μεσαίες στροφές, σύμφωνα με τη Yamaha. Νέο είναι και το αυτόματο κιβώτιο CVT με στόχο απαλότερη αίσθηση στη μεταφορά δύναμης προς τον πίσω τροχό.

Το συνολικό αποτέλεσμα μετρά ονομαστική απόδοση 46 hp/6,750 rpm και 5.3 kg.m/5,250 rpm, με το συνολικό βάρος να είναι περίπου 5 kg λιγότερο.











scooter

Pipercross
Performance Air Filters



ΔΩΡΟ σε όλα τα φίλτρα άνω των €50
ΚΙΤ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ & ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ

Lifetime Warranty



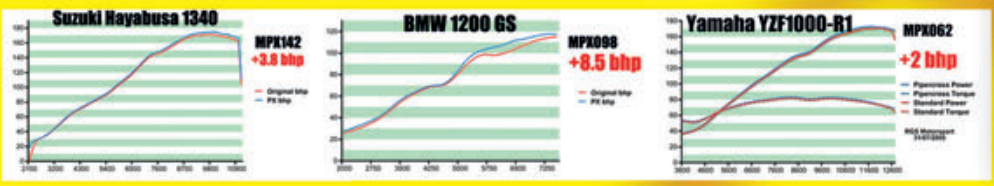
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ

YAMAHA CRYPTON X 135	€35.14
SUZUKI V-STROM 650	€43.21
YAMAHA TDM 900	€65.80
TRIUMPH TIGER 1050	€43.60
SUZUKI HAYABUSA K8	€69.00
KAWASAKI Z 750	€51.00
GILLERA GP 800	€41.82
HONDA SH 300	€43.66
KAWASAKI ZX 250 R	€22.75
APRILIA RSV4	€67.00
BMW S 1000 RR	€59.00
YAMAHA TMAX 500	€48.50
HONDA CBR 1000 RR 08	€65.80
HONDA XLV 1000 i	€57.40
HONDA HORNET 600 07	€48.52
BMW R 1200 GS	€51.18
YAMAHA R1 09	€76.56
HONDA CBF 600	€40.55
SUZUKI BANDIT 650-1250	€47.20
YAMAHA XT 600	€45.47
YAMAHA XT 660	€40.55
YAMAHA FZS 600 04+	€43.19
KAWASAKI ER 6	€51.18
BMW K 1300	€82.43
SUZUKI GSR 600	€46.96
HONDA XLV 650	€51.18
DUCATI 1098	€51.19
HONDA CBR 1000 RR 07	€65.80
KAWASAKI ZX 10 R 2011	€70.05
KAWASAKI ZX 6 R 09	€71.45
YAMAHA FZ1	€56.01
YAMAHA XJ 600 2009	€65.00
APRILIA SXV 450	€46.80
PIAGGIO BEVERLY	€19.30
KAWASAKI ZX 130	€25.84

*Διαθέσιμα για τα περισσότερα μοντέλα της αγοράς

ΦΙΛΤΡΑ ΑΕΡΑ ΜΕ ΕΦ' ΟΡΟΥ ΖΩΗΣ ΕΓΓΥΗΣΗ

Η μεγάλη γκάμα φίλτρων αέρα υψηλών επιδόσεων της Pipercross προσφέρει το μέγιστο και απόλυτο φιλτράρισμα που έχει ανάγκη ένας κινητήρας, δίνοντας του μοναδικές επιδόσεις καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του φίλτρου ανώτερα από άλλα φίλτρα αέρα που χρησιμοποιούν υλικά βαμβακερής γάζας. Αυτό είναι εφικτό λόγω του μοναδικού υλικού που χρησιμοποιείται σε όλα τα φίλτρα και είναι κατασκευασμένο από πολλαπλές στρώσεις δικτυωτού πλέγματος αφρού πολυουρεθάνης εμποτισμένου με ειδικά πρόσθετα κατακράτησης μικροσωματιδίων σκόνης και ρύπων. Η Pipercross είναι επίσημος προμηθευτής της Triumph και συνεργάζεται με κατασκευαστές μοτοσυκλετών, διανομείς εμπόρους & κατασκευαστές βελτιωτές αγωνιστικών μοτοσυκλετών και εξαρτημάτων στην Ευρώπη και στην Ασία για να εξασφαλίσει ότι όλες οι εφαρμογές της προσφέρουν βελτίωση επιδόσεων, όχι μόνο στον δρόμο και στην καθημερινή χρήση αλλά και στις αγωνιστικές πίστες. Τα φίλτρα αέρος της εταιρίας παρέχουν αξιοσημείωτη αύξηση τόσο στην ιπποδύναμη όσο και στην ροπή σε όλο το φάσμα στροφών του κινητήρα. Πολλές ομάδες από τα παγκόσμια πρωταθλήματα ταχύτητας καθώς και πολλοί Έλληνες αγωνιζόμενοι εμπιστεύονται τα κορυφαία φίλτρα της Pipercross.



ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟ NO LIMITS ΚΑΛΛΙΡΡΟΗΣ 47 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ.: 210 9219978

ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ ΠΑΣΕΕΑ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ – ΣΠΗΛΙΩΤΗΣ Α.Ε.
ΘΗΒΩΝ 123-129 ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ, ΤΗΛ.: 210 5763427, 210 5777906, ΤΗΛ./FAX: 210 5751687
e-mail: info@spiliotis.gr · sales@spiliotis.gr, site: www.spiliotis.gr

Spiliotis motorcycles parts & accessories



off road



EICMA
2011

EICMA 2011

off road

BETA
RR 4T

Η ιταλική έκπληξη που ακούει στο όνομα Beta συνεχίζει να εξελίσσεται με σταθερά βήματα. Όπως παραδοσιακά συμβαίνει στον κόσμο των χωμάτινων αγωνιστικών μοτοσυκλετών, κάθε χρόνος φέρνει μερικές δεκάδες μικροβελτιώσεις στα σημεία, αλλά οι Ιταλοί συνέχισαν τα άλματα αλλάζοντας φέτος στην κορυφαία τους τετράχρονη σειρά ολόκληρη τη μπροστινή ανάρτηση.

Πλέον όλα τα RR 4T –300, 350, 450 και 498 (πρώην 520)– θα φορούν ένα ανάποδο πιρούνι 48 mm Sachs που φτιάχτηκε αποκλειστικά για τη Beta με τεχνολογία TFX (TwinFlux Technology) για μειωμένη τριβή κατά τη λειτουργία του. Παράλληλα με το πιρούνι αλλάζει και η τιμονόπλακα, ενώ στα περαιτέρω των πολλών αλλαγών ξεχωρίζουμε το νέο πλαίσιο με μεγαλύτερης διατομής σωλήνες (δίχως αλλαγή στο γεωμετρία του) για αυξημένη ακαμψία, καθώς και το νέο τελικό εξάτμισης που υπόσχεται περισσότερη δύναμη και απόλυτη προσαρμογή στους κανονισμούς της FIM για τους αγώνες Enduro.






Beta



EICMA 2011

off road

BIMOTA
BBX

Όσοι γνωρίζετε την παράδοση ονοματοδοσίας των μοντέλων της Bimota θα ξέρετε πως το πρώτο γράμμα δείχνει την εταιρεία που προσφέρει τον κινητήρα και το δεύτερο σημαίνει Bimota, άρα DB σημαίνει Ducati-Bimota, SB ίσον Suzuki-Bimota κ.ο.κ. Εδώ τώρα τι έχουμε; Έχουμε το Bimota-Bimota, δηλαδή την ιστορική απόφαση της ιταλικής εταιρείας να κινηθεί σε χωμάτινα μονοπάτια με δικούς της κινητήρες.

Στο Μιλάνο παρουσίασε μια μεγάλη σειρά enduro μοντέλων με την ονομασία BBX με δύο σειρές κινητήρων. Υπήρχε λοιπόν ο δίχρονος κινητήρας σε δύο εκδόσεις 250 και 300 cc και ο τετράχρονος με τρεις εκδοχές 400, 450 και 508 cc (ο εικονιζόμενος) –ο τελευταίος με δανεισμένη τεχνογνωσία από τα RM της Suzuki.

Στον εξοπλισμό των εντυπωσιακών χωματερών BBX ξεχωρίζει το 48άρι ανάποδο Marzocchi, αμορτισέρ Ohlins και φρένα Brembo, στοιχεία κοινά και στα πέντε enduro μοντέλα της Bimota.

Το μόνο που ελπίζουμε είναι οι δικοί της κινητήρες αυτή τη φορά να μην έχουν την τύχη του αδικοχαμένου δίχρονου V-Due των αρχών της περασμένης δεκαετίας…




bimota
Marzocchi

EICMA 2011

off road

KTM
FREERIDE 350

Η KTM επένδυσε στα 350 cc και ξεκινώντας από το MX βγήκε κερδισμένη με την πρώτη. Η συνέχεια στο enduro ήταν αναμενόμενη και τώρα οι Αυστριακοί επενδύουν στον ίδιο κινητήρα και για τον χομπίστα. Το Freeride βασίζεται στον κινητήρα του 350 EXC-F, ωστόσο αυτός έχει περάσει από εκτενή επανασχεδιασμό για να ταιριάξει σε έναν ρόλο πολύ λιγότερο απαιτητικό από αυτόν ενός αγώνα enduro. Οι αλλαγές είναι πολλές και αποσκοπούν σε δύο στόχους, αφενός να τον κάνουν πιο ροπάτο, άρα εύχρηστο, αφετέρου πιο οικονομικά προσιτό. Στο μοτέρ του Freeride αλλάζει το κάρτερ, ο ψεκασμός της Keihin, ο συμπλέκτης που εξελίχθηκε ειδικά γι' αυτό, ενώ ξεφορτώνεται εντελώς τη μανιβέλα αφήνοντας τη δουλειά της εκκίνησης στη μίζα. Αντίστοιχη δουλειά έχει γίνει στις αναρτήσεις της WP που διαθέτουν πλήρεις ρυθμίσεις, μέχρι και αργή-γρήγορη απόσβεση συμπίεσης στο PDS αμορτισέρ πίσω. Το πλαίσιο είναι νέο και σχεδιασμένο εξ αρχής για τον νέο του ρόλο, συνδυάζοντας ένα περιμετρικό ατσάλινο κορμό με δύο τμήματα αλουμινίου που πάνω τους βιδώνει το πλαστικό κοντό υποπλαίσιο, κάτω από το οποίο περνούν δύο αλουμινένια τελικά.

Φυσικά η εμφάνιση του Freeride είναι ολόφρεσκη και ουδόλως τυχαία: Έχει σχεδιαστεί για να συνοδεύει το αντίστοιχο ηλεκτρικό Freeride E που θα δείτε στη συνέχεια.






FREERIDE



EICMA 2011

off road

OSSA
ENDURO 300i

Ένα ιστορικό χωμάτινο όνομα από τη δεκαετία του '70 επιστρέφει ντεμπουτάροντας το φιλόδοξο σχέδιό του στο Μιλάνο. Η ισπανική Ossa παρουσίασε ένα αναπάντεχο δίχρονο enduro 300i –που στην ιστοσελίδα της αποκαλεί 250i…– ανακοινώνοντας πως σκοπεύει να ξεκινήσει κανονικά παραγωγή το 2013.

Ο κύλινδρος του κινητήρα έχει κλίση προς τα πίσω, αφήνοντας χώρο για το ρεζερβουάρ καυσίμου που κατεβαίνει κάθετα από την τάπα πίσω από τον μπροστινό τροχό. Ο κινητήρας είναι ψεκαστός και διαθέτει ένα πρωτότυπο σύστημα της Kokusan με δύο μπεκ, το ένα στον θάλαμο καύσης και το άλλο στον χώρο του στροφάλου, ενώ η εξαγωγή ελέγχεται κατευθείαν από την κεντρική μονάδα ελέγχου του κινητήρα, την ECU. Η συνεργασία της Ossa με την Ohlins και τη Brembo φροντίζει για τα σωστά περιφερειακά που κοσμούν το πρωτότυπο 300i της EICMA.






RACETECH
RACETECH
OSSA
OSSA
ENDURO RACING OSSA



EICMA 2011

off road

OSSA
EXPLORER 280i

Για το 2012 η Ossa έχει έτοιμο ένα μοντέλο παραγωγής και το ονομάζει Explorer για να μας θυμίσει το αντίστοιχο μοντέλο που είχε παρουσιάσει το 1972 στις ένδοξες μέρες της. Πρόκειται για ένα υβρίδιο trial/enduro που βασίζεται στο μοτέρ του αγωνιστικού της trial 280i, προσαρμοσμένο σε καθημερινές συνθήκες μετακίνησης. Ο κινητήρας διαθέτει τον χαρακτηριστικό κεκλιμένο προς τα πίσω κύλινδρο, τροφοδοτείται από ψεκασμό της Kokusan αλλά δίχως τα περίπλοκα συστήματα του πρωτότυπου Enduro, προτιμώντας τη δοκιμασμένη λύση που χρησιμοποιεί στο trial της, δηλαδή μια βαλβίδα reed.
Η όλη μοτοσυκλέτα έχει ως στόχο την καθημερινή μετακίνηση και τις βόλτες στα βουνά, προτάσσοντας πάμφθηνη συντήρηση και το πολύ μικρό βάρος που στεγνό μετρά μόλις 74 κιλά!






OSSA
OSSA
OSSA



EICMA 2011

off road

YAMAHA
WR 450 F

Το 450 της Yamaha άνοιξε την πόρτα σε μια νέα εποχή όταν πρωτοπαρουσιάστηκε το 2005 και έχει εξελιχθεί αρκετά από τότε. Φέτος μας έρχεται εκτενώς ανανεωμένο, ίσως όχι στον βαθμό που να δικαιολογεί τη Yamaha όταν μιλάει για μια ολοκαίνουργια μοτοσυκλέτα, αλλά οι αλλαγές του είναι πολλές και σημαντικές.

Ξεπερνώντας τα εύκολα και αναμενόμενα, δηλαδή τα εμφανισιακά, πάμε στο παρασύνθημα. Ο κινητήρας συνεχίζει όπως τον θυμόμαστε από το μοντέλο του 2011 με μια σπουδαία αλλαγή. Ο νέος του ψεκασμός είναι μια μονάδα αυτορυθμιζόμενη. Μια σειρά από αισθητήρες σε διάφορα κρίσιμα σημεία της μοτοσυκλέτας στέλνουν δεδομένα στον κεντρικό επεξεργαστή και ο ψεκασμός ρυθμίζει τη λειτουργία του διαρκώς για να προσαρμόζεται στις συγκεκριμένες συνθήκες της στιγμής. Αυτό είναι ένα σπουδαίο προσόν όταν η διαδρομή περιλαμβάνει έντονες υψομετρικές μεταβολές ή ακόμη και ακραίες αλλαγές στον καιρό. Επιπλέον, στο Competition Kit που προσφέρει έξτρα η Yamaha περιλαμβάνεται και ένα Power Tuner που επιτρέπει στον αναβάτη να ρυθμίζει ο ίδιος τον ψεκασμό ελέγχοντας μια σειρά παραμέτρων κατά τη βούλησή του.

Στο WR-F του 2012 το πλαίσιο είναι ολοκαίνουργιο. Πρόκειται για ένα αλουμινένιο διπλό περιμετρικό πλαίσιο που εξελίχθηκε με βάση αυτό του YZ-F του 2011 και έχει ως στόχο να κάνει το 450 τόσο στενό και ευέλικτο όσο και το 250. Στην πορεία αυτή το μεταξόνιο του WR-F κόντυνε κατά 25 mm, φτάνοντας αισίως στα 1,475. Ακόμη νέο είναι το 48άρι ανεστραμμένο πιρούνι, ξανά εμπνευσμένο από την τεχνολογία του περσινού YZ-F.






YAMAHA





off road



VIPER STRYKE

Το νέο ελαστικό από την **AVON** είναι ειδικά μελετημένο και κατασκευασμένο για όλους τους τύπους SCOOTER.
Διαθέτει πυκνή χάραξη η οποία συνδυαζόμενη με το μείγμα πυριτίου, επιτυγχάνει γρήγορα ιδανικές θερμοκρασίες.
Έχει όλα τα απαραίτητα χαρακτηριστικά ώστε να παρέχει την μέγιστη δυνατή πρόσφυση σε γυαλιστερή και βρεγμένη άσφαλτο, σήμα κατατεθέν των Ελληνικών δρόμων.

Αποκλειστική Διάθεση Αντιπροσώπευση

AGRIPAN SA
ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝΙΤΗΣ

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





EICMA
2011

EICMA 2011

electric

BRAMMO

Η αμερικανική Brammo είναι ήδη μια μεγάλη εταιρεία στην απέναντι όχθη του Ατλαντικού Ωκεανού και το μοντέλο της Enertia ανακηρύχθηκε μοτοσυκλέτα της χρονιάς 2010 στις ΗΠΑ. Στο παλμαρέ της επίσης προσθέτουμε το βάθρο στο πρώτο TTXGP στο Isle of Man το 2009, καθώς και την κατάκτηση του φετινού Παγκόσμιου Πρωταθλήματος TTXGP με το αγωνιστικό της μοντέλο Empulse RR που βλέπουμε στη φωτογραφία μπροστά από το έπαθλο του πρωταθλήματος.

Κατέφτασε και αυτή στην EICMA με μια πλήρη γκάμα που περιλαμβάνει τέσσερα μοντέλα, τα καθημερινής χρήσης γυμνά Enertia και Enertia Plus, το σπορ γυμνό Empulse και το χωματερό Engage. Η στάνταρ μπαταρία της για το 2012 φτάνει σε αυτονομία τα 80 km όταν κινείται σε ταχύτητες πόλης και περίπου τη μισή απόσταση εφόσον κινείται σε ρυθμούς κοντά στην τελική της που πλησιάζει τα 160 km/h.




AMM10
TTXGP
The eGrandPrix
sapa:
BST
58
AMBERCOMPOSITES

EICMA 2011





electric

CRP RACING

Η CRP είναι η πρώτη ιταλική εταιρεία που εξέλιξε μια αγωνιστική ηλεκτρική μοτοσυκλέτα και αυτή που πήρε το χρίσμα της Ιταλικής Ομοσπονδίας Μοτοσυκλέτας για να συμβάλλει στο στήσιμο ενός εθνικού ηλεκτρικού πρωταθλήματος. Έχοντας ήδη άφθονη αγωνιστική τεχνογνωσία από συμβατικές μοτοσυκλέτες, η CRP έφτιαξε ένα εντυπωσιακό αγωνιστικό από το οποίο προέκυψε κι ένα μοντέλο παραγωγής με το όνομα Energica. Προσέξτε τεχνικά χαρακτηριστικά: 134 ίπποι, 16 kg.m ροπής, 220 km/h τελική και 150 km αυτονομία! Φυσικά και ήταν πρώτη μούρη εντός έδρας στο Μιλάνο, με την Energica να κλέβει τις εντυπώσεις διατιθέμενη με δύο επιλογές αναρτήσεων στον εξοπλισμό της, πιρούνι Marzocchi και αμορτισέρ Matris στη βασική έκδοση ή ένα ζεύγος Ohlins στην πιο ακριβή.




eNERGICA

EICMA 2011



electric

HUSQVARNA
CONCEPT E-GO

Ένα εντυπωσιακό πρωτότυπο παιχνιδάκι μαρουσίασε η Husqvarna στο Μιλάνο. Το E-Go πιθανότατα δεν είναι τίποτε περισσότερο από μια σχεδιαστική άσκηση καθώς δεν ανακοινώνονται σχεδόν καθόλου τεχνικά χαρακτηριστικά, πέραν των εκπληκτικά λίγων 80 κιλών που ζυγίζει.

Δε χρειάζεται ανάλυση όμως για να προσέξουμε το διπλό μονόμπρατσο πιρούνι με δύο ανάποδα καλάμια 35 mm, ενώ δε λείπει και η πινελιά BMW με το CTS (Coaxial Traction System) που η BMW πρωτοπαρουσίασε στο 450 enduro της και το οποίο θέλει τον πρωτεύοντα άξονα του κιβωτίου να μοιράζεται και τον ρόλο ως άξονα σύνδεσης του ψαλιδιού με το πλαίσιο.

Ίσως βέβαια στο κοντινό μέλλον τέτοιου είδους κατασκευές να είναι κοινός τόπος, όπερ σημαίνει πως καλά θα περάσουμε!






Husqvarna



EICMA 2011



electric

KTM
FREERIDE E

Η οικογένεια των Freeride, εκτός από το "κανονικό" 350, διαθέτει το πρώτο ηλεκτρικό MX παραγωγής που παρουσιάζει η KTM συνοδεύοντας το όνομά του με το χαρακτηριστικό E. Η βάση της μοτοσυκλέτας, δηλαδή πλαίσιο, αναρτήσεις, φρένα και πλαστικά είναι ίδια με το 350, ωστόσο στο κέντρο του βρίσκεται ένας ηλεκτρικός κινητήρας που παίρνει την ισχύ του από μια μπαταρία.

Η μέγιστη παρεχόμενη ισχύς φτάνει τους 30 ίππους, με τους 20 εξ αυτών να είναι διαθέσιμοι μονίμως στο δεξί χέρι για να κινήσουν μια μοτοσυκλέτα που ζυγίζει 95 μόλις κιλά. Επειδή ο ηλεκτρικός κινητήρας παρέχει σταθερά τη δύναμή του δεν υπάρχει λόγος για κιβώτιο, έτσι το E έχει μόνο μια σταθερή σχέση και το μόνο που χρειάζεται κανείς είναι να ανοίξει το γκάζι όπως σε ένα σκούτερ. Γκάζι, φρένο, τέλος! Η μπαταρία έχει αρκετό ζουμί για μισή ώρα οδήγησης, οπότε μάλλον θα χρειαστεί και εφεδρικές έτοιμες και φορτισμένες για να μπορεί κάποιος να απολαύσει μια καλή εντουροβόλτα. Πάντως στην παρούσα μορφή του το Freeride E, δίχως φώτα και εξοπλισμό δρόμου, προσανατολίζεται περισσότερο σε πιστάκια MX για παιχνίδι όπου η διάρκεια δύο μπαταριών φτάνει και περισσεύει.

Βλέποντας πόσες εταιρείες από την αφρόκρεμα της ηλεκτρικής παραγωγής κατέφτασαν φέτος για πρώτη φορά με πλήρη γκάμα στην Ευρώπη, καταλαβαίνουμε πως η KTM έκανε την κίνησή της την απολύτως κατάλληλη στιγμή, καθώς το όνομά της στην ευρωπαϊκή αγορά είναι σαφώς πιο αναγνωρίσιμο από αυτά των ανταγωνιστών της.








FREERIDE



EICMA 2011

electric

MISSION MOTORCYCLES

Η Καλιφορνέζικη εταιρεία διαθέτει την πιο εξελιγμένη ηλεκτρική μοτοσυκλέτα στον κόσμο και μάλλον την ακριβότερη που υπάρχει. Το μοναδικό μοντέλο παραγωγής που έχει είναι το Mission One, το οποίο κατέχει το ρεκόρ τελικής ταχύτητας με 241 km/h –κατοχυρωμένο στα Speed Trials της ερήμου Bonneville – και επιτυγχάνει και την εντυπωσιακή αυτονομία των περίπου 240 km με μόλις 2 ώρες για μια πλήρη φόρτιση. Αν και δεν ανακοινώνει ιπποδύναμη, η σταθερή παροχή 10 kg.m ροπής ακούγεται μάλλον νοστιμότατη και γι' αυτό κατέχει και τον τίτλο της γρηγορότερης επιτάχυνσης σε ηλεκτρική μοτοσυκλέτα.

Εξίσου γνωστή είναι η εντυπωσιακή αγωνιστική της μοτοσυκλέτα Mission R (στη φωτογραφία), η οποία έγραψε το ρεκόρ στη Bonneville και συμμετέχει με επιτυχία στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα TTXGP από την απαρχή του το 2009 ως και σήμερα.






MISSION
MISSION
TEXAS INSTRUMENTS
MOTONIUM
COSWORTH
SPEEDYMOTO
KOSMAN
RADD
brembo
marchesini



EICMA 2011

electric

VOLTA

Οι ηλεκτρικές προτάσεις κάθε χρόνο πληθαίνουν στην EICMA και φέτος υπήρχαν πλέον πολλές εταιρείες που έδειξαν μοντέλα παραγωγής με πλήρη έγκριση Τύπου, έτοιμα για να τα αγοράσουμε και να τα χρησιμοποιήσουμε.

Η Volta Motorbikes είναι ισπανική εταιρεία και παράγει τα δύο εικονιζόμενα μοντέλα, BCN City (γκρι) και Sport (πράσινο). Οι διαφορές τους είναι απειροελάχιστες, κυρίως σε μερικά αξεσουάρ όπως τα δισκόφρενα και ο προβολέας. Από κάτω αμφότερα φορούν τον ίδιο ηλεκτροκινητήρα με μια μπαταρία που αποδίδει 34 ίππους (προσεκτικά επιλεγμένη τιμή για τα σχετικά διπλώματα) και σταθερά τη χορταστικότατη ροπή των 7 kg.m. Η μπαταρία τους έχει διάρκεια ζωής περίπου 1,500 φορτίσεις, διαδικασία που απαιτεί μόλις δύο ώρες σε μια τυπική πρίζα 220V και επαρκεί για αυτονομία 70 km. Οι δύο μοτοσυκλέτες ζυγίζουν 135 kg και επιτυγχάνουν τελική ταχύτητα 120 km/h.






volta
MOTORBIKES
volta



EICMA 2011

electric

ZERO

Άλλη μια μεγάλη αμερικανική εταιρεία πάτησε πόδι στην EICMA με όλη τη γκάμα της και μεγάλες βλέψεις. Η Zero Motorcycles ήρθε στην Ιταλία με πέντε μοντέλα και ετοιμάζεται να στήσει δίκτυο διαβλέποντας πως το ηλεκτρικό μέλλον είναι ήδη εδώ.

Τα μοντέλα της περιλαμβάνουν τα γυμνά δρόμου S (στη φωτό) και XU, τα χωματερά X και MX και το on-off DS. Η Zero προσφέρει τις μοτοσυκλέτες της με επιλογή δύο διαφορετικών μπαταριών, με τη μεγαλύτερη εκ των οποίων (ZF9) και διαφημίζει τη μεγαλύτερη αυτονομία της αγοράς ως αυτή τη στιγμή, ήτοι περίπου 180 km σε νορμάλ χρήση ή το λιγότερο 100 km τέρμα γκάζι. Το οποίο τέρμα γκάζι στα πιο γρήγορα μοντέλα της σημαίνει περίπου 140 km/h. Στον αντίποδα, η πλήρης φόρτιση αυτής της μπαταρίας απαιτεί περίπου 8 με 9 ώρες.








AMBERCOMPOSITES
BRAMMO
TTXGP
The eGrandPrix
SEVCON

wizart

TRIUMPH TIGER 1050



ΤΙΜΗ 10.990€
Τέλη Ταξινόμησης 650€ ΔΩΡΟ!
Τέλη κυκλοφ. και
Εξόδα πινακίδων 150€ ΔΩΡΟ!

ΤΕΛΙΚΗ ΤΙΜΗ
ΜΕ ΤΟ ΚΛΕΙΔΙ ΣΤΟ ΧΕΡΙ
9.990€!!!

ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΤΟ ΠΑΡΩ ΤΩΡΑ!
ΜΕ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ ΑΝΤ/ΤΗΣ 200€
Ή ΔΩΡΟ ΕΚΠΛΗΞΗ!

ΝΑ ΠΑΡΩ ΤΗΛ.
ΤΟΝ DEALER
ΝΑ ΤΟ ΚΛΕΙΣΩ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΜΕ ΤΗΝ VOLKSWAGEN BANK GMBH

CREATE MY TRIUMPH

TRIUMPH RECOMMENDS Castrol

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

www.triumphmotorcycles.com/greece

TRIUMPH
GO YOUR OWN WAY

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

ΔΙΚΤΥΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΩΝ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ

ΑΘΗΝΑ:
TRIUMPH ATHENS CENTRAL,
ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ 77,
Τ: 210 7770079, 210 7488251 **(Ε)**

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

ΠΕΙΡΑΙΑΣ:
TRIUMPH INTERMOTO,
ΟΜ. ΣΚΥΛΙΤΣΗ 24-26.
Τ: 210 4173235 **(Ε,Α,Σ)**

ΒΟΛΟΣ:
TRIUMPH FAST GEAR,
ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ 104Α.
Τ: 24210 84430 **(Ε,Α,Σ)**

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ:
TRIUMPH ΗΛΙΟΦΙΛ ΑΕ,
Λ. ΚΩΝ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ 145,
Τ: 2310 308811 **(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 ΤΣΙΟΥΡΗΣ,
3ο ΧΙΛ ΕΘΝΙΚΗΣ ΛΑΡΙΣΗΣ-ΑΘΗΝΩΝ,
Τ: 2410 663098 **(Ε,Α,Σ)**

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

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

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

Seconda Curva di Lesmo

Prima Variante

2 κορυφαίες εταιρείες

ST LAP 1,142,17

agv

SHARP











GP Tech







• PAPASTAVROU SHOPS 01 ΑΞΕΣΟΥΑΡ: ΚΑΛΛΙΡΟΗΣ 30, ΑΘΗΝΑ ΤΗΛ.: 210 92 49 350 • PAPASTAVROU SHOPS 02 ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ: ΚΑΛΛΙΡΟΗΣ 30 & ΝΑΚΟΥ 2, ΑΘΗΝΑ ΤΗΛ.: 210 92 49 349 • PAPASTAVROU

στον **κόσμο,** επιτέλους **μαζί!**

ITALIAN LEGENDARY PROTECTION

Η AGV και η DAINESE ενώνουν την τεχνογνωσία τους, για την παραγωγή των νέων μοντέλων κρανών της AGV.

Πληροφόρηση, άνεση, ασφάλεια...



Τα νέα μοντέλα της Ιταλικής εταιρίας ακολουθούν την εξέλιξη της παράδοσης των 100 χρόνων της AGV στην μέγιστη ασφάλεια, δίνοντας πλέον νέα βάση δεδομένων σε παράγοντες όπως αεροδυναμική, άνεση, εφαρμογή και ορατότητα.

Η AGV πιστεύει ότι όλα τα παραπάνω συνδυαζόμενα στον μέγιστο βαθμό, μπορούν να προσφέρουν την τέλεια πληροφόρηση στον εγκέφαλο του αναβάτη, διατηρώντας τον μέσα σε ένα χαλαρό – άνετο περιβάλλον.



Καλώς ήρθατε στην No 1 εταιρεία στον κόσμο ασφάλειας και εργονομίας. Δείτε όλα τα νέα μοντέλα από κοντά.

Στα καταστήματα:

PAPASTAVROU Shops

SHOPS 03 ΑΞΕΣΟΥΑΡ / QUICK SERVICE ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ 108, ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ ΤΗΛ. 210 56 24 440 • PAPASTAVROU SHOPS 04 ΑΞΕΣΟΥΑΡ / QUICK SERVICE ΑΧΑΡΝΩΝ 421, ΑΘΗΝΑ ΤΗΛ. 210 25 30 933

ebike.gr

the test



Ιδού το βλέμμα μια από τις καλύτερες μηχανές εντατικής παραγωγής τριχοφυΐας πλάτης που έχουμε συναντήσει


aPRC
TUONO V4

Aprilia Tuono V4R APRC



Hardcore

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



Ανέκαθεν τα Tuono ήταν πιστά στη λογική "γυμνό superbike με τιμόνι" και το νέο V4R κάθε άλλο παρά ξεστρατίζει



Το πράγμα είναι απλό: Αγοράζοντας ένα Tuono V4R αποκτάς πρόσβαση σε μια γυμνή μοτοσυκλέτα μικροσκοπικών διαστάσεων που ζυγίζει γύρω στα 200 κιλά και αποδίδει 167 ίππους στον στρόφαλο. Φαντάζομαι πως αυτό από μόνο του αρκεί για να αρχίσουν να σηκώνονται οι τρίχες στην πλάτη σας. Αν δεν έχετε μην ανησυχείτε, θα βγάλετε.

Στην πρώτη έκδοση του Tuono στο μακρινό 2003 η Aprilia βασίστηκε στο απλό RSV Mille και εν πολλοίς χρησιμοποίησε αυτούσιο τόσο τον κινητήρα V2 όσο και το σύνολο πλαισίου-αναρτήσεων-φρένων. Μια ανάλογη διαδικασία ακολούθησε και στη δεύτερη γενιά του 2006 με βάση την R έκδοση του Mille με τις αναρτήσεις της Ohlins και τα τοιαύτα. Στην τρίτη και φαρμακερή όμως φέτος οι Ιταλοί έδωσαν περισσότερη σημασία.

Το πλαίσιο του RSV4 τροποποιήθηκε ελαφρώς, αφενός ξεφορτώνοντας τις δυνατότητες ρύθμισης της τη γεωμετρίας του, αφετέρου κατεβάζοντας τον κινητήρα λίγο πιο χαμηλά. Επίσης αύξησαν μεταξόνιο, ίχνος και γωνία κάστερ ώστε το γυμνό V4R να αισθάνεται καλύτερα στην αστική άσφαλτο. Προσάρμοσαν τον κινητήρα κονταίνοντας τις τρεις πρώτες σχέσεις, μετέφεραν δύναμη από εκεί ψηλά προς εδώ χαμηλά και τροποποίησαν το πακέτο ηλεκτρονικών ώστε να ταιριάξει σε αστικές συνθήκες χρήσης και τη διαφορετική γεωμετρία του νέου πλαισίου. Προσάρμοσαν τις αναρτήσεις του απλού RSV4R με ρυθμίσεις που να δουλεύουν καλύτερα στον δρόμο. Δεν έχει νόημα να συζητάμε για τα Ohlins του Factory, είναι προφανές και από την τιμή πώλησης του Tuono πως θα γινόταν απαγορευτικά ακριβό με τέτοια περιφερειακά.

Ηλεκτρονικά

Θα ξεκινήσω λέγοντας πως η προσωπική μου μοτοσυκλέτα είναι ένα Tuono πρώτης γενιάς (2005), για να συνεχίσω με τη θλιβερή διαπίστωση πως ζήλεψα πολύ τις ημέρες που είχα στα χέρια το V4R, με έκανε να νιώθω πως εγώ έχω ένα παλιό κλασικό –όπως και είναι τελικά, καθώς το πρώτο Tuono ουσιαστικά φορά τεχνολογία του 1998...


TUONO V4



Δεν είναι μόνο η αστρονομική διαφορά σε ισχύ από τον νέο κινητήρα, αλλά η ακόμη μεγαλύτερη σε αναρτήσεις και φρένα. Έπειτα είναι αυτή η συμπεριφορά στην πόλη. Το νέο Tuono δείχνει τόσο ελαφρύ και ευκίνητο που το δικό μου μοιάζει συγκριτικά με δεξαμενόπλοιο. Διατηρεί την ίδια λογική στη θέση οδήγησης, δηλαδή σέλα ψηλά σα superbike και τιμόνι που σε φέρνει πάνω του σκυφτό με βάρος στα χέρια. Δε στα κόβει από την κούραση λες και ήταν κλιπόν, αλλά πάντως η θέση είναι αρκετά σκυφτή συμβάλλοντας στον έλεγχο και την απαραίτητη πολεμική αίσθηση.

Αν και τετρακύλινδρος, ο κινητήρας του είναι ροπάτος και ελαστικός από χαμηλά –και ευγενικός είμαι. Η δύναμη είναι τόση που οι επιταχύνσεις του είναι εκτυφλωτικές χωρίς να χρειάζεται υπομονή να ανέβουν οι στροφές, ούτε πολλή βοήθεια από τον συμπλέκτη. Οι κοντές πρώτες σχέσεις και η γεμισμένη καμπύλη ροπής κάνουν θαύματα, το Tuono τσακίζει κόκκαλα στα φανάρια. Μαζεύει χιλιόμετρα με παρανοϊκό ρυθμό και συνοδεύει τη διαδικασία αυτή με την αίσθηση βάρους ενός μεσαίου γυμνού, λες και είναι 600. Παρόλα αυτά πατάει με αυτοπεποίθηση, αποπνέει ασφάλεια και κάνει ό,τι μπορεί για να ξυπνήσει τον κανίβαλο που κοιμάται μέσα σου. Οι αναρτήσεις του δουλεύουν υπέροχα στον δημόσιο δρόμο. Στις στάνταρ ρυθμίσεις τους είναι μια χαρά, μολαταύτα σφίγγοντας λίγο τις αποσβέσεις για να δω πως θα τα πάνε με τα πλουσιοπάροχα κιλά μου συνέχισε να είναι το ίδιο άνετο και καθησυχαστικό.

Το κακό με όλα αυτά τα ηλεκτρονικά είναι πως ενίοτε σου χαλούν την πλάκα. Αν λ.χ. είσαι σουζάκιας θα πρέπει να σβήσεις το wheelie control, κάτι που προσωπικά ουδέποτε με ενόχλησε γιατί το άθλημα αυτό ουδόλως με απασχολεί. Το launch control ήταν σχεδόν σα να μην υπήρχε, ελάχιστες φορές βρέθηκε σε τέτοια δυσκολία το Supercorsa που να απαιτήσει επέμβασή του και όποτε το έκανε ήταν κομψότατο και διακριτικό. Δε μπορώ να πω το ίδιο για το traction control, το οποίο είχα μονίμως στην ελάχιστη ρύθμισή του, καθώς σε οτιδήποτε άλλο επενέβαινε ενοχλητικά γρήγορα σε κάθε προσπάθεια απόσχισης του πίσω λάστιχου από την πρόσφυση. Μου φαίνεται αντιφατικό και παράλογο να μη μπορώ να ευχαριστηθώ παντιλίκια με ένα τόσο δυνατό streetfighter. Από την άλλη όταν κυνηγιέσαι σε επαρχιακό στροφιλίκι ή στην πίστα έχει άλλη αξία ως το μαξιλαράκι ασφαλείας




aprilia





στην άκρη του μυαλού σου για την κακιά στιγμή που θα το παρακάνεις με το γκάζι, όσο ενοχλητικό κι αν το βρήκα στην πόλη. Στην τελική πάντως δεν πρέπει να ξεχνάμε πως το καλύτερο traction control είναι πάντα ο ανθρώπινος εγκέφαλος.

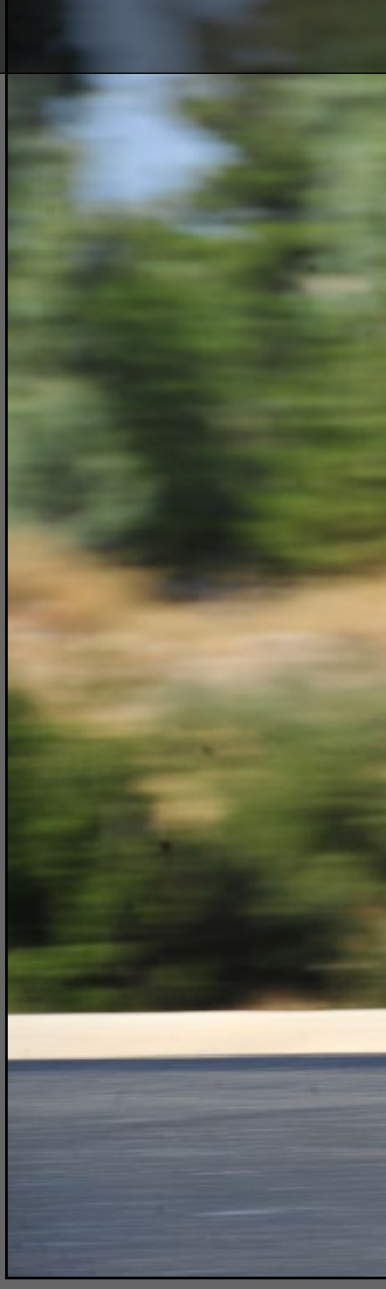
Πάμε στους χάρτες. Πέρασα τη συντριπτική πλειοψηφία του χρόνου μαζί του με τον χάρτη Track, δεν καβαλάς κάθε μέρα τόσα γυμνά άλογα, ευχαριστήσου τα! Ομολογουμένως η μετάβαση στον Sport δε συνιστά και τόσο αντιληπτή αλλαγή, η εικόνα είναι παρόμοια διασκεδαστική, ενώ ο Road που κόβει το 25% της παρεχόμενης ισχύος… κάνει ακριβώς αυτό. Δε βλέπω τον λόγο να το κάνεις να σέρνεται, πάντως η επιλογή υπάρχει.

Αεριζόμενες αγκράφες

Τις καλύτερες αναμνήσεις μου από το νέο Tuono πάντως τις έχω από κάθε μορφής στροφιλίκι. Είτε σε ανοικτή διαδρομή όπως η Περιφερειακή Υμηττού ή σε πιο σφιχτές επαρχιακές καταστάσεις το Aprilia δεν είναι τίποτε λιγότερο από ελιξίριο νεότητας. Τρελό παιχνίδι με άφθονο γκάζι, ροπή παντού και ακριβέστατος έλεγχος από τις αναρτήσεις και τα φρένα. Στις αλλαγές κατεύθυνσης αντιλαμβάνεσαι πόσο ακριβές είναι το πλαίσιο, ζύγισμα που εξαφανίζει κάθε αδρανειακή διάθεση του βάρους, σε κάθε στροφή η μοτοσυκλέτα είναι ένα με το σώμα λειτουργώντας εντελώς ουδέτερα και υπακούοντας πειθήνια στην κάθε εντολή που λαμβάνει. Το κάνει δε με την ίδια εντυπωσιακή άνεση και ακρίβεια σε κάθε είδους διαδρομή, από σχετικά αργό στροφιλίκι μέχρι υψηλών ταχυτήτων καμπές. Η προσαρμογή σε χρηστικές απαιτήσεις κρίνεται ως απολύτως πετυχημένη.

Εδώ είναι περισσότερο από ποτέ εμφανής η ύπαρξη του ride by wire γκαζιού, η οποία δείχνει κάπως αχρείαστη καθώς παρεμβάλλει στην όλη εξίσωση μια παράμετρο ελάχιστης ασάφειας. Δεν ενοχλεί στην πράξη ούτε δυσχεραίνει το έργο του αναβάτη, απλώς περιβάλλει με μια ελάχιστη θολούρα τη δουλειά ενός εξαιρετικού ψεκασμού.

Η μοτοσυκλέτα με κούρασε αρκετά στην εθνική οδό. Τις δύο ημέρες του Moto Festival, για παράδειγμα, έφτανα στα Κιούρκα με την αίσθηση πως η εκδήλωση γινόταν στη Θήβα. Χαμογελαστός από τη μια, με τα αυτιά να βουίζουν και τον σβέρκο πιασμένο από την άλλη –και αρκετά φτωχότερος από τη βενζίνη που είχα κάψει, καθώς δεν κατάφερα ποτέ να κλείσω το γκάζι αρκετά. Από τη μια το θηρίο θέλει να τρέξει, να απλώσει τα άλογά του στον δρόμο και δύσκολα θα μπορέσεις να το κρατήσεις σε επίπεδα νομιμοφροσύνης. Από την άλλη η αεροδυναμική



"έχει την αίσθηση βάρους ενός μεσαίου γυμνού, λες και είναι 600"

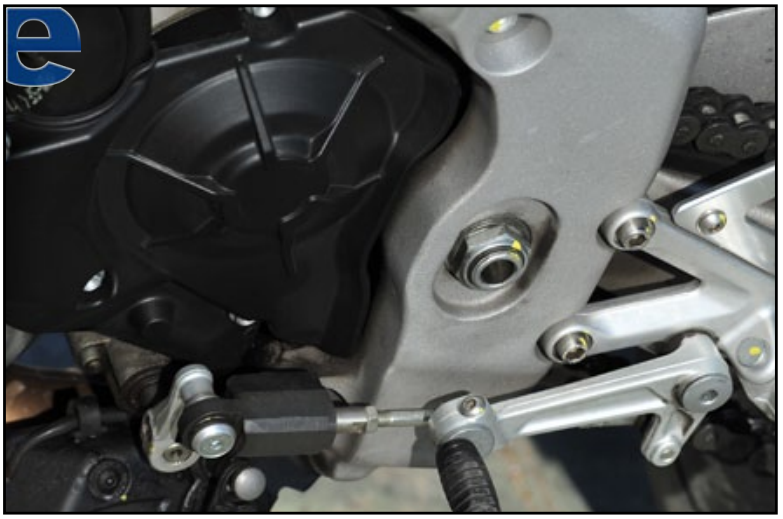










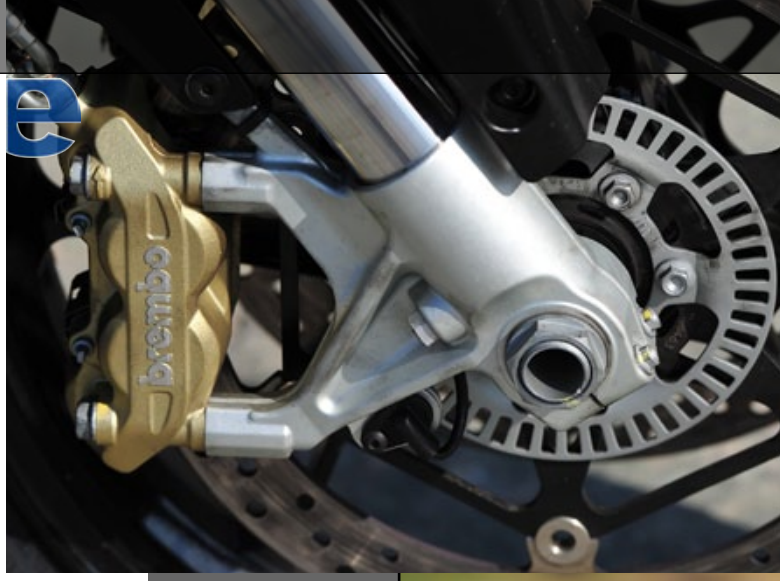


του εικόνα είναι ακριβώς αυτό που βλέπεις, αέρας μέχρι και στην αγκράφα της ζώνης του παντελονιού, γεγονός που αφήνει μία και μόνη επιλογή: Ξάπλα στο ντεπόζιτο και όσο αντέξεις. Κάπου εδώ αναθάρρησα σκεπτόμενος πόσο πιο άνετο ταξίδι κάνει το δικό μου παλιό Tuono. Είναι και πολύ πιο εύστροφος ο νέος κινητήρας, εντελώς άλλο φρούτο από το βαρύ δικύλινδρο που ήταν στις δύο προηγούμενες γενιές του, θα χρειαστεί έναν αρκετά υπομονετικό και γενναίο αναβάτη για να το ταξιδέψει μακρύτερα από μια γρήγορη βόλτα της Κυριακής. Κάπου εδώ λες και ακούω στο βάθος του κρανίου μου τη φωνή του Κωνσταντίνου Δάλλα να βγαίνει από τα ρούχα του: "Καλά, εσύ μου θες streetfighter για να ταξιδεύεις;" Ναι, streetfighter έχω και το χρησιμοποιώ για όλα, φαντάζομαι θα υπάρχουν κι άλλοι σαν κι εμένα. Εν τέλει, περί ορέξεως… κολοκυθόπιτα.

Απολαυστικό ξυράφι

Είναι φαντάζομαι μάταιο να κρύψω πως το νέο Tuono V4R μου άρεσε. Είναι συνεπέστατα πιστό στις επιταγές ενός καθαρόαιμου streetfighter, αφήνοντας πολύ πίσω τους συμβιβασμούς των αντίστοιχων ιαπωνικών κατασκευών. Αυτό όμως που μου άρεσε ακόμη περισσότερο είναι πως καταφέρνει να ισορροπήσει την κοφτερή και πανίσχυρη συμπεριφορά του με φιλικότητα, κρατώντας λίγη απόσταση ασφαλείας από ακόμη πιο ακραίες κατασκευές όπως το Ducati Fighter που είχα οδηγήσει λίγο καιρό πριν. Η επιτυχία στην ισορροπία μεταξύ πολέμου και άνεσης είναι πιο ξεκάθαρη από ποτέ στην πόλη, εκεί όπου το αιμοβόρο τέρας των τόσων ίππων και της αγωνιστικής κληρονομίας καταφέρνει να ελίσσεται στην κίνηση με τη χάρη μεσαίου commuter, μπορεί να οδηγηθεί χαλαρά χωρίς να σε έχει στην τσίτα κάθε δευτερόλεπτο, όντας βέβαια ανά πάσα στιγμή έτοιμο να δαγκώσει.

Ποτέ δεν ξεχάσαμε πως οι Ιταλοί είναι μανούλες στο να σχεδιάζουν και να υλοποιούν απολαυστικότατες μοτοσυκλέτες, για παν ενδεχόμενο πάντως εδώ η Aprilia μας το υπενθυμίζει. Το νέο Tuono, όσο κι αν αποδεικνύεται φιλικό και εύκολο στην καθημερινή χρήση, ξεκαθαρίζει σε κάθε ευκαιρία πως σχεδιάστηκε με γνώμονα το σπορ άκρο της γυμνής κατηγορίας, με τον μονόδρομο συμπλέκτη του, το κιβώτιο "κασέτα" και τελική ταχύτητα που ξεπερνά τα 260 km/h στο κοντέρ, είναι μια άγρια αθλητική κατασκευή που τυγχάνει να έχει αυξημένη πρακτικότητα και όχι το αντίθετο που είναι ο κοινός τόπος της κατηγορίας. Το πιθανότερο είναι πως η κοπέλα σου δε θα το βάλει και στην καρδιά της, όπως











"δεν είναι τίποτε λιγότερο από ελιξίριο νεότητας"



ΘΕΣΗ ΣΥΝΕΠΙΒΑΤΗ

Η ουρά των RSV4 είναι όμορφη ως κόσμημα, αλλά στον πραγματικό κόσμο θέλουμε να χωράει κι ένας συνεπιβάτης, έστω για μικρές διαδρομές. Στο Tuono λοιπόν ολόκληρη η ουρά είναι αφοσιωμένη ως σέλα στον συνεπιβάτη, προσφέροντας αρκετό χώρο για να στρογγυλοκαθήσει κι ας μην της φαίνεται. Κάτω από αυτή βρίσκονται δύο κομψές μεταλλικές χειρολαβές ενσωματωμένες στο σχέδιο της μοτοσυκλέτας, οι οποίες μοιάζουν σα να κρατιέσαι από τον ποπό σου. Την καλύτερη δουλειά πάντως την κάνουν όταν θες να σηκώσεις τον πίσω τροχό της μοτοσυκλέτας στον αέρα για λάδωμα της αλυσίδας!



ΠΛΑΙΣΙΟ

Στο πλαίσιο του RSV4 στην πορεία προς το V4R έγιναν μερικές τροποποιήσεις για να προσφέρει περισσότερη σταθερότητα. Ο κινητήρας στο γυμνό μοντέλο κατέβηκε μερικά χιλιοστά χαμηλότερα, κατεβάζοντας μαζί του και το κέντρο βάρους, ενώ άλλαξαν λίγο και οι τιμές των βασικών γεωμετρικών του χαρακτηριστικών:

- Γωνία κάστερ 15ο, από 24.5
- Μεταξόνιο 1,445 mm, από 1,420
- Ίχνος 107.5 mm, από 105



ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ

Οι ίδιες αναρτήσεις της Sachs που φοράει και το RSV4R, εδώ έρχονται έχοντας υποστεί ένα σχετικό revalving προσφέροντας μαλακότερη λειτουργία στον δρόμο, κάνοντας έτσι το γυμνό V4 φιλικότερο.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Η προσαρμογή του κινητήρα από το RSV4 στο Tuono V4R έγινε με αρκετές τροποποιήσεις σε καίρια σημεία:

- Νέος χρονισμός βαλβίδων
- Μακρύτεροι αυλοί εισαγωγής κατά 20 mm
- Βαρύτερο βολάν
- Κοντύτερες τρεις πρώτες σχέσεις στο κιβώτιο
- Περιορισμός του ανώτατου ορίου περιστροφής στις 11,500 rpm



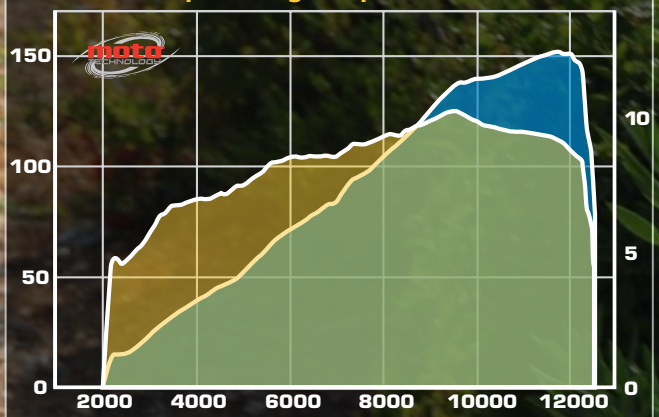
θα έκανε με άλλα πιο "συμβιβασμένα" μοντέλα της κατηγορίας, πάντως θα συμβιώσει μαζί του και μπορεί να σε εκπλήξει όταν αντιληφθεί πως η οπτική του "κάθομαι στο τέλος του κόσμου" δεν αποκλείεται να είναι μια άνετη οφθαλμαπάτη. Η δική μου πάντως γκρίνιαξε αρκετά στην αρχή, μα στο τέλος το βρήκε εξίσου άνετο με το δικό μου Tuono!

Η τιμή του είναι στο πάνω άκρο μα όχι σε απαγορευτικό επίπεδο, αν για παράδειγμα δούμε πόσο κοστίζει το Speed Triple. Από κει και μετά επαφίεται στον καθένα να σταθμίσει τις απαιτήσεις του και να ψωνίσει αναλόγως. Αν αγόραζα για μένα θα σκεφτόμουν σοβαρά και την έκδοση χωρίς το APRC, η οποία το κατεβάζει σε επίπεδα κόστους που πλησιάζουν τα CB1000R και FZ1. Δίχως την ύπαρξη ABS στο πακέτο, το APRC είναι ένα υπέροχο γκάτζετ προστιθέμενης αξίας για όποιον δεν κόπτεται ιδιαίτερα για τα €1,200 επιπλέον που κοστίζει, αλλά η ουσία παραμένει: Με ή χωρίς όλα τα ηλεκτρονικά κόλπα το Tuono V4R συνιστά ένα εξαιρετικά αποδοτικό και κοφτερό streetfighter, ιδανικό για να σε ανεβάσει κάμποσα οδηγικά σκαλοπάτια ψηλότερα και εξίσου πρόθυμο να συντρίψει τον ανταγωνισμό στον δρόμο στα κατάλληλα χέρια, με τη φωτογραφία του Max Biaggi στο βιογραφικό του, ιπποδύναμη στο ψηλότερο ράφι της κατηγορίας, τον πρέποντα εξοπλισμό και πολλές δυνατότητες. <<


aprilia
TUONO V4

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 150.7 / 11,700
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 10.3 / 9,500



Το Tuono V4R APRC, με αριθμό πλαισίου 1097 και 3,620km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 30.1C, υγρασία 9%, ατμοσφαιρική πίεση 1006.6mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.00) και smoothing factor 4.

Dynojet 250i - Moto technology - Χρήστος Μόνος

APRILIA TUONO V4R APRC
PIAGGIO HELLAS A.E.
€13,900
(€12,700 ΧΩΡΙΣ APRC)

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,065 mm
Πλάτος:	800 mm
Ύψος:	1,090 mm
Μεταξόνιο:	1,445 mm
Ύψος σέλας:	835 mm
Βάρος κατασκευαστή:	183 kg (χωρίς μπαταρία και υγρά)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4T, τετρακύλινδρος V65°, υγρόψυκτος, 2EEK, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	78 x 52.3 mm
Χωρητικότητα:	999.6 cc
Σχέση συμπίεσης:	13:1
Ισχύς κατασκευαστή:	167.3/11,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.4/9,500 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος
Πρωτεύ/σα μετάδοση / σχέση:	γρανάζια / 1.659 (73/44)
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.625 (42/16)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
1η	2.600 / 11
2α	2.063 / 13
3η	1.700 / 16
4η	1.455 / 19
5η	1.308 / 21
6η	1.222 / 23
Ταχύτητα στη μέγιστη ισχύ:	261 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο δύο δοκών
Rake:	25°
Trail:	107.5 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο πιρούνι Sachs
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Πλήρεις

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ Sachs με μοχλικό APS
Διαδρομή:	130 mm
Ρυθμίσεις:	Πλήρεις

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 17 in
Ελαστικό:	Pirelli Diablo Supercorsa, 120/70 ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	6.0 x 17 in
Ελαστικό:	Pirelli Diablo Supercorsa, 190/55 ZR17
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Ρεζερβουάρ:	17 lt (ρεζέρβα: 4 lt)
Μέση κατανάλωση:	9.2 lt / 100km
Μέση αυτονομία:	184 km



Κεντρικά: Μιχαήλ Βόδα 37, Αθήνα, Τηλ.: 210 8232001, FAX: 210 8210376
Υποκατάστημα: Μιχαλακοπούλου 141, Αθήνα, Τηλ: 210 7470074 E-mail: info@bele.gr, www.bele.gr

TSUBAKI BRAKING SUNSTAR PROGRIP BEON MA-FRA Keiti FUEGO OYEK



Στο καλό Suzuki.
Αντίο κορίτσια
της Rizla,
θα μας λείψετε!


RIZLA+
SUZUKI
SUZUKI
MOTUL
RIZLA+
SUZUKI
MOTUL

Σιωπηλή επανάσταση

"Κερδίζεις την Κυριακή, πουλάς τη Δευτέρα" αναγράφει ο τίτλος στο Μεγάλο Βιβλίο των Μηχανοκίνητων Αγώνων. Αυτόν τον κανόνα η Ducati επιχειρεί σιωπηλά να παραβεί.

Στις 8 Νοεμβρίου στη Βαλένθια κατά την επίσημη δοκιμή των MotoGP η Ducati εμφανίστηκε με δύο αναπάντεχες GP12. Το πλαίσιό τους έμοιαζε αλουμινένιο δύο δοκών, σαν αυτό του ανταγωνισμού. Απροειδοποίητα, χωρίς φανφάρες, αλλά ήταν!

Πειραματισμοί τέλος. Πρώτα απόειδαν με το ανθρακονημάτινο μονοκόκ, το έκαναν μάταια και αλουμινένιο, μα τελικά άκουσαν τους Valentino Rossi και Jeremy Burgess. Ο ίδιος ο τεχνικός υπεύθυνος της ομάδας MotoGP, Filippo Preziosi, δικαιολόγησε την υποχώρηση:

"Τα λάστιχα της Bridgestone έχουν εξελιχθεί εντυπωσιακά, αποδίδουν εκπληκτικά και αντέχουν όλον τον αγώνα, αλλά έχουν πολύ συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Δεν ταιριάζουν σε κανένα άλλο είδος δίτροχου και απαιτούν ένα πλαίσιο αποκλειστικά αφοσιωμένο στην εκμετάλλευσή τους.

Με τον κινητήρα μέρος του πλαισίου συναντούσαμε προβλήματα κάθε φορά που θέλαμε να αλλάξουμε το πλαίσιο. Συχνά αναγκαστήκαμε να πετάξουμε καινούργιο κινητήρα εξ αιτίας αυτού. Γι' αυτό στραφήκαμε σε ένα πιο συμβατικό περιμετρικό πλαίσιο, που θα μπορούσε ίσως αργότερα να κατασκευάζεται από ανθρακόνημα."

Αυτή η τελευταία σπόντα υπονοεί την πίεση (του μάρκετινγκ;) να κάνουν το κάτι διαφορετικό. Η φετινή χρονιά πρέπει να είχε τρελή ένταση στα γραφεία της Ducati Corse, ανάλογη με την απελπισία των αναβατών που έβλεπαν Honda και Yamaha να γυρνούν ένα και ενάμιση δευτερόλεπτο πιο γρήγορα.

Ο Valentino Rossi εμφανίστηκε πολύ χαλαρωμένος. Αποφεύγοντας τις τρισκατάρες λέξεις "περιμετρικό δύο δοκών", δεν έκρυβε τη χαρά του: *"Με το νέο πλαίσιο μπορούμε πλέον να κάνουμε κάθε είδους ρυθμίσεις δίχως πρόβλημα, να αλλάζουμε θέση στον κινητήρα ή να παίζουμε με τη γεωμετρία…"*

Σκεφτείτε τώρα το εξής απλό. Η Ducati αποφάσισε να πετάξει το μονοκόκ πλαίσιο την ίδια μέρα που στην EICMA παρουσίαζε τη νέα της superbike 1199 Panigale, στην οποία απαρνήθηκε για πρώτη φορά το ατσάλινο χωροδικτύωμα για χάρη ενός… αλουμινένιου μονοκόκ με τεχνολογία MotoGP… Μιλάμε για ΤΗΝ υποχώρηση.

Με λίγη κακοήθεια θα μπορούσε κάποιος να μιλήσει και για κωλοτούμπα. Από την άλλη σκοπός της ομάδας MotoGP είναι η νίκη με κάθε τρόπο. Μάλλιασε η γλώσσα του Burgess όλη τη χρονιά να τα χώνει στα πλαίσια της Ducati, μέχρι και φήμες πως ο Rossi έψαχνε τρόπο να πάει στη… Honda διαβάσαμε.

Πολύ θέλω να δω πως θα χειριστούν επικοινωνιακά το ζήτημα στο Borgo Panigale. Στο press site της εταιρείας δεν υπάρχει ακόμη φωτό με ευδιάκριτο το πλαίσιο. Μοιάζει σα να θέλουν να υποβαθμίσουν το γεγονός, αν και ήδη ο αγωνιστικός Τύπος βουίζει την είδηση.

Βλέπετε η Ducati έχει στην παραγωγή εστεμμένα χωροδικτυώματα κι εμπνευσμένο μονοκόκ, αλλά τίποτα που να μοιάζει με… Deltabox. Κι αν έβαζα ένα στοίχημα, θα έλεγα πως δεν πρόκειται ούτε στο κοντινό μέλλον. Αν μεθαύριο το κάνει ανθρακονημάτινο ίσως, αλλά όχι αύριο. Στο μεταξύ η πορεία του 1199 στο WSBK αίφνης απέκτησε εξαιρετικά κρίσιμη βαρύτητα…


46
DUCATI
TIM
riello ups
DIESEL
ONLY THE BRAVE
DUCATI



PHOTO OF THE MONTH
ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΣΤΟ ΝΗΣΙ

Το 2012 ένας θρύλος θα ξανατρέξει στο Isle of Man TT με πάσα επισημότητα

Στην ιστορία του Νησιού η MV Agusta έχει ένα τεράστιο μερίδιο. Από το 1952 μέχρι και το 1972 θρυλικοί αναβάτες όπως οι κ.κ. Giacomo Agostini, John Surtees και Mike Hailwood μάζεψαν για λογαριασμό της ιταλικής εταιρείας 34 νίκες και 61 συνολικά βάθρα, με τον Ago να ξεχωρίζει με τις δέκα προσωπικές του νίκες σε

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



TT. Τελευταία φορά που μια MV Agusta βρέθηκε στο TT ήταν το 2007 ως ιδιωτική συμμετοχή με αναβάτη τον μακαρίτη Martin Finnegan που είχε τερματίσει τέταρτος στη Superstock με ένα F4.
Το 2012 όμως η MV Agusta επιστρέφει δυναμικά με τα F3 και F4, στις ανάλογες κατηγορίες με ομάδα στημένη από τη World Performance Racing και εργοστασιακή υποστήριξη.
Στη φωτογραφία ο ώριμος πια Ago στο Goodwood Festival of Speed βολτάρει μια από τις αγωνιστικές του. Σίγουρα θα είναι πολύ περήφανος να ξαναδεί αυτή την ομάδα στον τόπο του θριάμβου του.

MOTOGP ΧΩΡΙΣ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑΚΑ;

Όταν θέλει το αφεντικό της Dorna να προκαλέσει πανικό ξέρει καλά πώς να το κάνει

Σε πρόσφατη ραδιοφωνική του συνέντευξη στην Ισπανία ο Carmelo Ezpeleta τους έπιασε όλους στον ύπνο προαναγγέλλοντας ένα μέλλον των MotoGP δίχως εργοστασιακά πρωτότυπα, μόνο με μοτοσυκλέτες τύπου CRT, με ενιαία ηλεκτρονική διαχείριση (ECU) και ανώτατο όριο στροφών! Μάλιστα ο ίδιος προχώρησε στο να δηλώσει πως θέλει αυτό να συμβεί από τη μεθεπόμενη σεζόν, δηλαδή το 2013.

Η επιχειρηματολογία του ήταν στην ουσία ένα κατηγορητήριο κατά της Ένωσης Κατασκευαστών (MSMA) η οποία έχει οδηγήσει, λέει, τα κόστη τόσο ψηλά που καταντά γελοίο και αφήνει αναβάτες εκτός MotoGP διότι δε βρίσκουν αρκετό χορηγικό χρήμα. Γι' αυτό προτιμά να έρθει σε άμεση αντιπαράθεση με τους κατασκευαστές, απειλώντας πως η Dorna θα υποστηρίξει οικονομικά μόνο τις ομάδες CRT ώστε να γίνει σύντομα πραγματικότητα ένα grid άνω των 22 μοτοσυκλετών με ανταγωνισμό ανάλογο της Moto2.

Αυτό σημαίνει πως ο υφέρπων πόλεμος με την MSMA είναι κάτι παραπάνω από φημολογούμενος, μάλλον μαίνεται. Το περίεργο είναι πως ο Ezpeleta μέχρι πριν λίγα χρόνια κατηγορείτο από πολλούς πως έχει γίνει φερέφωνο των κατασκευαστών και πως εξ αιτίας του έχει φτάσει το κόστος των MotoGP τόσο ψηλά. Θυμόμαστε πώς πολλαπλασιάστηκαν τα κόστη στη μετάβαση από τα δίχρονα 500 στα τετράχρονα 990. Επίσης, θα όφειλε ο ίδιος να μας εξηγήσει προς τι όλη αυτή η ιστορία με τα 800 που ανέβασαν τα κόστη ακόμη ψηλότερα δίχως ποτέ να επαληθεύσουν τις επιφάσεις περί "ασφάλειας".

Ο χρονικός ορίζοντας του 2013 καταλαβαίνουμε όλοι πως είναι ανέφικτος. Οι CRT ακόμη είναι λίγες και κανείς δεν ξέρει τι μπορούν να κάνουν. Από την άλλη τα εργοστάσια κάνουν άλλη μια τεράστια επένδυση στα νέα χιλιάρια και το βλέπουμε μάλλον απίθανο να εγκαταλείψουν αυτό το σχέδιο μετά από μόλις έναν χρόνο. Ωστόσο όπου υπάρχει καπνός υπάρχει και φωτιά και μάλλον κάποιο σχέδιο έχει ήδη τεθεί σε εφαρμογή, κρίνοντας από την ιστορία των ξαφνικών προτάσεων Ezpeleta που πάντα βρίσκουν έναν τρόπο να υλοποιούνται.



ΔΕΝ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΕΤΑΙ Ο CAPIREX

Μπορεί να κρέμασε τη φόρμα του οριστικά, αλλά αυτό δε σημαίνει πως ο Loris Capirossi θα παραμείνει και πολύ μακριά από τις πίστες των MotoGP

Μετά από μια καριέρα 22 ετών, 328 αγώνων, 3 τίτλων και 99 βάθρων, ο σπουδαίος Ιταλός αναβάτης διορίστηκε ειδικός σύμβουλος της Dorna Sports, προσφέροντας την εμπειρία του σε θεωρητικό και στρατηγικό επίπεδο πλέον για ζητήματα όπως η ασφάλεια των αναβατών, οι τεχνικοί κανονισμοί και η έγκριση προδιαγραφών για τις πίστες.

Παράλληλα, έγινε γνωστό πως η Dorna αιτήθηκε στη FIM να αποσυρθεί οριστικά ο αριθμός του #65 ως φόρος τιμής στην καριέρα του, κάτι που ακόμη δεν έχει συζητηθεί στην παγκόσμια Ομοσπονδία.



MG BIKETEC

Made in EU

Μαρσπιέ Αγωνιστικά



- Με 9 δυνατότητες ρύθμισης για ιδανική θέση οδήγησης
- Με ειδικά ρουλεμάν στο λεβιέ ταχυτήτων και φρένου εξασφαλίζοντας ακρίβεια χειρισμών και μοναδική αίσθηση
- Υψηλής ποιότητας βαφής με ανοδίωση που δεν αλλοιώνετε στο χρόνο και τη χρήση

Μανέτες σπαστές



- Απο κράμα Αλουμινίου υψηλής αντοχής
- 7 σκάλες (click to adjust) για ρύθμιση της απόστασης απο το τιμόνι



- Μεταβλητό μήκος μανέτας: κοντή - μεσαία - μακριά



Τάπες Ρεζερβουάρ

Stand Support



Kostpart
Motorcycle Parts & Accessories Imports

ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ 28-30, ΚΟΥΚΑΚΙ 11742 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ. 210 9241 400 / FAX 210 9213 038

www.kostpart.gr

Η SUZUKI ΕΚΤΟΣ MOTOGP

Στις 18 Νοεμβρίου εκδόθηκε η επίσημη ανακοίνωση από τη Suzuki Motor Corporation που απλά επιβεβαίωνε αυτό που θεωρείτο σχεδόν βέβαιο

Με τη λήξη του συμβολαίου συνεργασίας μεταξύ Suzuki και Dorna φέτος, η ιαπωνική ομάδα αποφάσισε να αποσυρθεί από τα MotoGP για τα επόμενα δύο χρόνια τουλάχιστον. Σύμφωνα με τη λιτή ανακοίνωση, η ομάδα θα απέχει από το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ταχύτητας το 2012 και το 2013 με προοπτική να εξελίξει στο μεταξύ μια ανταγωνιστική μοτοσυκλέτα και να είναι πίσω το 2014.

Με λίγες λέξεις η Suzuki δικαιολογεί την απόφασή της: "Η αναστολή αυτή γίνεται για να αντιμετωπίσουμε τις σκληρές συνθήκες που οφείλονται κυρίως στη διαρκή ύφεση των ανεπτυγμένων χωρών, μια ιστορική ανατίμηση του ιαπωνικού Γιεν και επαναλαμβανόμενες φυσικές καταστροφές."

Ξεκαθαρίζεται πως η Suzuki δεν εγκαταλείπει το Παγκόσμιο MX ούτε την υποστήριξη σε αγώνες ταχύτητας με μοτοσυκλέτες μαζικής παραγωγής. Προφανώς η τελευταία διευκρίνιση ήταν απαραίτητη γιατί ο θόρυβος είχε αρχίσει να εξαπλώνεται και στο MX, όπου η Suzuki πρωταγωνιστεί.

Οι δηλώσεις περί επιστροφής σε δύο χρόνια μάλλον επιβεβαιώνουν πως όντως υπήρξε ένα πρωτότυπο 1000cc υπό εξέλιξη στο Hamamatsu φέτος, αλλά πιθανότατα δεν ήταν εύκολο να πειστεί η διοίκηση της εταιρείας να επενδύσει τα εκατομμύρια που θα χρειάζονταν για να γίνει επαρκώς ανταγωνιστικό το 2012.

Θυμίζουμε πως δέκα μέρες πριν την ανακοίνωση προσωρινής αποχώρησης από τα GP η Suzuki μας είχε ήδη προϊδεάσει ανακοινώνοντας τη λύση της συνεργασίας της με τον Alvaro Bautista.



ΟΜΑΔΑ ΔΥΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΤΩΝ ΣΤΗ MOTO2

Η Aspar Team στη μεσαία κατηγορία ανακοίνωσε δύο αναβάτες ικανούς για όλα

Ο Toni Elias και ο Nico Terol απαρτίζουν την ομάδα του Jorge Martinez στη Moto2. Ο πρώτος επιστρέφει εκεί που πήρε τον τίτλο πρόπερσι και μετά από μια καταστροφική χρονιά στα MotoGP όπου πάλι δεν κατάφερε να προσαρμοστεί. Στόχος του φυσικά είναι να επιστρέψει στις νίκες.

Ο Nico Terol είναι ο φετινός κυρίαρχος των 125 με την ομάδα του ίδιου Ισπανού, οπότε ήταν λογικό να αναβαθμιστεί εντός της οικογένειας.





chaff - Image : Inefecto

ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΖΩΗΣ ΚΑΙ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΠΡΟΣΦΥΣΗ ΣΤΟ ΒΡΕΓΜΕΝΟ ΑΠΟ ΤΟ MICHELIN PILOT ROAD 2 !!!!

Η ΕΧΕΙ ΕΛΑΣΤΙΚΑ MICHELIN PILOT ROAD 3 ΔΙΠΛΗΣ ΓΟΜΑΣ ΜΕ ΕΓΚΟΠΕΣ...

Η ΘΑ ΑΠΟΚΤΗΣΕΙ ΓΔΑΡΜΕΝΑ ΚΑΡΤΕΡ ΚΑΙ ΣΤΡΑΒΩΜΕΝΟΥΣ ΛΕΒΙΕΔΕΣ !!!!

MICHELIN PILOT Road 3

Το Νέο ελαστικό MICHELIN Pilot Road 3 ξεπερνά τον προκάτοχό του, το MICHELIN Pilot Road 2. Τεχνολογία διπλής γόμας MICHELIN 2CT τελευταίας γενιάς που προσφέρει ακόμη μεγαλύτερη διάρκεια ζωής* και χάρη στην επαναστατική τεχνολογία προοδευτικών εγκοπών MICHELIN XST** αποκτά κορυφαία πρόσφυση στο βρεγμένο***. Οι επιδόσεις αυτές διαρκούν έως το τέλος της ζωής του ελαστικού! Ακόμα και αν κυκλοφορείτε με την μοτοσυκλέτα σας μόνο όταν έχει καλό καιρό, δεν θα βρεθείτε ποτέ μπροστά σε δυσάρεστες εκπλήξεις.

* Τέστ διάρκειας ζωής του MICHELIN Pilot Road 3 που πραγματοποιήθηκε το 2010 στο κέντρο δοκιμών DEKRA σε σχέση με το MICHELIN Pilot Road 2 στις διαστάσεις 120/70 ZR 17 και 180/55 ZR 17.
** Τεχνολογία προοδευτικών εγκοπών X Sipe XST.
*** Εσωτερική δοκιμή που πραγματοποιήθηκε στο Fontange το Μάρτιο 2010.

XST X SIPE TECHNOLOGY 2CT TWO COMPOUND TECHNOLOGY

www.michelinpilotroad3.com

MICHELIN
Ενας καλύτερος τρόπος να πηγαίνουμε μπροστά

ΣΥΜΦΩΝΙΑ GRESINI ΜΕ BAUTISTA ΚΑΙ FTR

Η καλύτερη δορυφορική ομάδα του '11 του χρόνου θα έχει τον Alvaro Bautista με RCV και έναν αναβάτη με μοτοσυκλέτα CRT

Ο Alvaro Bautista δεν περίμενε καν τη Suzuki να ανακοινώσει την απόσυρσή της από το πρωτάθλημα για να ανακοινώσει τη συμφωνία ενός έτους με τον Fausto Gresini. Ο Ισπανός αναβάτης καβάλησε το RCV του Aoyama κατευθείαν από την πρώτη δοκιμή της νέας σεζόν, ωστόσο ακόμη δεν έχει γίνει γνωστό αν θα έχει το εργοστασιακό στάτους που απολάμβανε πέρυσι ο Marco Simoncelli ή αν θα τρέξει με ένα καθαρά δορυφορικό Honda.



Στο μεταξύ η Gresini ανακοίνωσε τη σύναψη συμφωνίας με την FTR για να τρέξουν μαζί τη δεύτερη μοτοσυκλέτα της ομάδας στην υποκατηγορία CRT. Αυτή θα φορά κινητήρα προερχόμενο από Honda CBR1000RR, ωστόσο αναβάτης ακόμη δεν έχει υπογράψει. Στην τελευταία δοκιμή του Jerez την εξέλιξη της μοτοσυκλέτας έκανε ο Gino Rea, χωρίς να έχει ανακοινωθεί κάτι για ενδεχόμενη συνεργασία του με την ομάδα ή κάποιο άλλο όνομα.

ΕΝΑ RC213V ΓΙΑ ΤΟΝ STEFAN BRADL

Ο πρωταθλητής της Moto2 ήταν σχεδόν βέβαιος για άνοδο στη μεγάλη κατηγορία και η θέση του βρέθηκε στη μονομελή ομάδα του Lucio Cecchinello

Για τον Γερμανό αυτή ήταν να μια σπουδαία χρονιά. Κατέκτησε το πρωτάθλημα της Moto2 και την επόμενη ακριβώς μέρα βρέθηκε να δοκιμάζει το RC212V του Toni Elias – ο οποίος ακολούθησε την ακριβώς αντίθετη πορεία με τον Bradl, επιστροφή στη Moto2.

Τώρα τον περιμένει το χιλιάρι RC213V και η πρώτη του σεζόν ανάμεσα στους κορυφαίους αναβάτες του κόσμου. Όπως είπε και ο Cecchinello, ο Bradl ήταν ένας αναβάτης που τον ήθελε και η Honda, όπερ σημαίνει πως η πορεία του θα είναι υπό συνεχή παρακολούθηση από τους Ιάπωνες και θα έχει τις ευκαιρίες του αν δείξει πως τις αξίζει.



Ο Ιταλός ιδιοκτήτης της LCR είχε δηλώσει πως ήθελε τον John Hopkins –και τα λεφτά της Monster– στην ομάδα του, ωστόσο ο Αμερικανός είχε πτώσεις με τραυματισμούς στις δύο εμφανίσεις του ως wild card φέτος στα MotoGP και τελικά προτίμησε το παγκόσμιο SBK, οπότε η θέση του Toni Elias παρέμεινε διαθέσιμη για τον ταλαντούχο Γερμανό πρωταθλητή.

ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ Ο ANTHONY WEST ΣΤΑ MOTOGP!

Στο τέλος του 2008 ο West έφευγε από τα GP και την Kawasaki και το fan club του έβαζε αγγελίες πως πουλάει το νεφρό του για να βρει λεφτά να επιστρέψει…

Τελικά ο 30χρονος Αυστραλός δε χρειάστηκε να πουλήσει όργανα του σώματός του για να τα καταφέρει. Έχοντας στην πλάτη του τη διετή εμπειρία της Moto2 με την MZ Racing, φέτος είναι ένας από τους αναβάτες που θα τρέξουν στην πρώτη χρονιά των CRT.

Ομάδα του θα είναι η Speed Master και η μοτοσυκλέτα του θα κινείται από ένα μοτέρ της Aprilia (RSV4), με πλαίσιο προς το παρόν αγνώστου προελεύσεως.

Ελπίζουμε η εμπειρία του να τον βοηθήσει να πάει καλά στην υποκατηγορία αυτή των MotoGP, εντός της οποίας ο ανταγωνισμός φαίνεται πως θα είναι πολύ δυνατός.





Racing Gossip

ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΔΟΚΙΜΩΝ MOTOGP

Οι αναβάτες κραύγαζαν γι' αυτό, η διοργάνωση εν τέλει τους το έδωσε



Με μια λιτή ανακοίνωση από την επιτροπή των MotoGP ανακοινώθηκε η άρση των περιορισμών των ομάδων MotoGP, που πλέον μπορούν να κάνουν όσες θέλουν και με όποιον αναβάτη επιθυμούν. Μόνος περιορισμός που παραμένει είναι ο αριθμός των ελαστικών που δύναται να διαθέσει η Bridgestone.

Οι τεχνικές λεπτομέρειες θα ανακοινωθούν μετά από νέα συνεδρίαση της επιτροπής μέσα στον Δεκέμβριο. Στην ουσία ο περιορισμός αυτός –με το πρόσχημα της οικονομίας– αποδείχθηκε σημαντικότατη τροχοπέδη για τις περισσότερες ομάδες, καθώς δεν είχαν αρκετό χρόνο να εξελίξουν τις μοτοσυκλέτες τους και από την αρχή η Επιτροπή Ασφαλείας των αναβατών φώναζε την αντίθεσή της. Καιρός ήταν να αρθεί, καθώς οι νέες μοτοσυκλέτες των 1000cc θέλουν εξέλιξη, ενώ για τις CRT ούτε λόγος, όλοι ψάχνονται στο σκοτάδι.

PORTIMAO WSBK TEST

Αν και απούσης της Ducati, οι δοκιμές των Superbikes του 2012 έχουν το ενδιαφέρον τους όταν βλέπεις τα τρία S1000RR να κυνηγούν δύο RSV4

Τα δύο εργοστασιακά Aprilia προηγούνται όλων έχοντας χρονομετρηθεί με λάστιχα αγώνα. Η έκπληξη βρίσκεται στο όνομα του ταχύτερου: Ο Eugene Laverty παίρνει μια άτυπη ενδοοικογενειακή νίκη εντυπώσεων από τον Biaggi για τέσσερα χιλιοστά του δευτερολέπτου. Ο περσινός αναβάτης της Yamaha ήταν ταχύτατος από την πρώτη μέρα που καβάλησε το RSV4.



Πίσω τους τρία BMW στο ίδιο δέκατο μεταξύ τους και μόλις 4 δέκατα του δευτερολέπτου πίσω από τους δύο πρωτοπόρους. Στις λεπτομέρειες της κατάταξης, τρίτος είναι ο Ayrton Badovini, ακολουθούμενος από τους Leon Haslam και Marco Melandri. Ο τελευταίος φαίνεται να τα βρίσκει αμέσως με το S1000RR, πιάνοντας τον χρόνο του εμπειρότερου στα γερμανικά συναθλητή του.

Καλά γυρνούσε στην Πορτογαλία και ο Leon Camier με το Suzuki της νέας ομάδας Crescent, με τον έβδομο καλύτερο χρόνο της δοκιμής, 1.1 δευτερόλεπτα πίσω από τον Laverty.

Η δοκιμή αυτή έγινε μετά από ενάμιση μήνα υποχρεωτικών διακοπών κι ακολουθείται από τη χειμερινή διακοπή διάρκειας μέχρι τις 15 Ιανουαρίου 2012.

MOTOGP VALENCIA TEST

Ουδέν νεότερο από το δυτικό μέτωπο. Σε ισπανικό έδαφος η πρώτη επίσημη δοκιμή για τη νέα σεζόν επιβεβαίωσε τα ήδη γνωστά

Τα δύο Honda των Dani Pedrosa και Casey Stoner είναι αλλού, με τον πρώτο να παίρνει την άτυπη πρωτιά για ενάμιση δέκατο του δευτερολέπτου από τον δεύτερο. Το εντυπωσιακό είναι πως τρίτος ήταν ο Ben Spies που ο καλύτερος γύρος του με το Yamaha ήταν κοντά ένα δευτερόλεπτο (0.8 χοντρικά) αργότερος από του Pedrosa. Πίσω του ο Randy de Puniet έγραψε έναν αρκετά καλό χρόνο στην πρώτη του επαφή (και μοναδική ως προέκυψε) με το Suzuki του Alvaro Bautista, ωστόσο λίγο μετά ανακάλυψε πως δε θα γίνει φέτος εργοστασιακός αναβάτης.

Ο Valentino Rossi με το νέο, συμβατικό πλέον πλαίσιο της Ducati γύρισε στη συνήθη του απόσταση από την κορυφή, 1.7 δεύτερα από τον πρώτο και στην έκτη θέση. Δεδομένου πως αυτή ήταν η πρώτη επαφή με το νέο πλαίσιο είναι λογικό να θέλει ακόμη δουλειά ώσπου να βρεθεί ο χρόνος. Δεύτερος αναβάτης στη Ducati ήταν ο Franco Battaini, καθώς ο Nicky Hayden είχε σπάσιμο στον καρπό από τον αγώνα και δε δοκίμασε.

Μεγάλος απών ήταν επίσης ο Jorge Lorenzo που δεν είχε αναρρώσει ακόμη εντελώς από το χτύπημα στο δάχτυλό του, που αποδείχθηκε αρκετά πιο χρονοβόρο απ' όσο αρχικά εκτιμήθηκε. Ο Dovizioso με την Tech3 έγραψε σχεδόν τον ίδιο χρόνο με τον Rossi, μόνο δύο χιλιοστά πίσω του.

Καλό ήταν και το ντεμπούτο του Stefan Bradl με τη Honda της LCR, στην έναρξη θέση 2.1 δευτερόλεπτα πιο αργός από τον Pedrosa αλλά, σημαντικότερα, ταχύτερα από τον πιο εξοικειωμένο στο Ducati του Karel Abraham και πολύ κοντά στον εμπειρότερο Hector Barbera.



Ο CHAREYRE ΠΡΩΤΑΘΛΗΤΗΣ S1 SUPERMOTO

Ο Adrien για την ακρίβεια. Βασικός του ανταγωνιστής στο πρωτάθλημα ήταν ο αδελφός του Thomas Chareyre, με ανταγωνιστική μοτοσυκλέτα…



Οι δύο Γάλλοι αδελφοί κυριάρχησαν στο παγκόσμιο Supermoto με τον μεγαλύτερο να κερδίζει τον τίτλο με κυριαρχική εμφάνιση στον τελευταίο αγώνα στη Γαλλία. Ο Adrien τρέχει με το δικύλινδρο εργοστασιακό Aprilia με Fast Wheels ASD –νικήτρια του πρωταθλήματος ομάδων– και ο Thomas με το εργοστασιακό TM.

Τρίτος έκοψε το νήμα του πρωταθλήματος ο Ivan Lazarini με Honda, ακολουθούμενος από τον Mauno Hermunen, τον Φιλανδό αναβάτη της Factory Husqvarna.

DE PUNIET ΜΕ APRILIA ΣΤΗ CRT ΤΟΥ ASPAR

Ο Γάλλος θα συναντήσει τον Aleix Espargaro στην ομάδα του Aspar που φέτος θα τρέξει δύο μοτοσυκλέτες, καμία εκ των οποίων Ducati

Ήταν γνωστό πως ο Jorge Aspar Martinez δεν τα έβρισκε με τη Ducati στο πολύ βαρύ κόστος να τρέξει μια Desmosedici το 2012, έτσι αποφάσισε να τρέξει του χρόνου δύο μοτοσυκλέτες CRT που θα χρησιμοποιούν κινητήρες Aprilia RSV4 – άλλωστε η συνεργασία του Ισπανού μάνατζερ με το Noale κρατά πολλά χρόνια στις δύο μικρές κατηγορίες των GP.

Ο ένας αναβάτης ήταν ο ήδη δεδομένος Aleix Espargaro, που χαροποιεί και τους Ισπανούς σπόνσορες του Aspar, ενώ ο δεύτερος βρέθηκε στο πρόσωπο του Randy de Puniet. Ο Γάλλος στην πρώτη δοκιμή της Valencia δοκίμασε την τύχη του με τη Suzuki, δοκιμάζοντας τη μοτοσυκλέτα του Bautista που στο μεταξύ είχε προσχωρήσει στην ομάδα του Gresini, ωστόσο η μετέπειτα απόσυρση του ιαπωνικού εργοστασίου από τα GP τον άφησε ελεύθερο και σύντομα επέλεξε τη CRT από τις προσφορές που είχε για το WSBK.



Η SUZUKI ΜΠΑΙΝΕΙ ΔΥΝΑΤΑ ΣΤΟ WSBK

Με δύο δυνατούς αναβάτες, άφθονη τεχνογνωσία και την υποστήριξη του εργοστασίου η νέα Suzuki βάζει ψηλά τον πήχη για το 2012

Φέτος μπροστάρηδες στο WSBK θα είναι η Crescent, η ομάδα του Paul Denning που πρωταγωνιστεί εδώ και χρόνια στο αγγλικό BSB. Οι δύο της αναβάτες θα είναι οι John Hopkins και Leon Camier, ενώ τα GSX-R1000 της θα εξελιχθούν με τη συνεργασία της Yoshimura Suzuki, μιας θρυλικής ομάδας αγώνων αντοχής με άφθονη εμπειρία από το ιαπωνικό πρωτάθλημα SBK.

Το όλο εγχείρημα θα έχει και πλήρη εργοστασιακή υποστήριξη, καθώς η Suzuki φέτος έχει περισσότερους πόρους διαθέσιμους έχοντας αποσυρθεί από τα GP και όλη την όρεξη να επανέλθει σε πρωταγωνιστικό επίπεδο στον δεύτερο τη τάξει θεσμό αγώνων ταχύτητας.

Μάλιστα πριν μερικές μέρες ο Troy Bayliss δήλωσε πως το αγωνιστικό του νούμερο είναι ελεύθερο προς χρήση από τον Hopper, ο οποίος επίσης τρέχει μια ζωή με το #21. Σύμφωνα με τον Αυστραλό θρύλο, "κρατούσα τον αριθμό για ενδεχόμενη επιστροφή μου, αλλά αυτό πια δεν πρόκειται να συμβεί. Αν νομίζει πως μπορεί να ζήσει με αυτόν, είναι όλος δικός του…"



Racing Gossip

ΤΟ ΝΕΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΟΚΙΜΩΝ WSBK

Μια πολύ λογική οικονομία κλίμακας συνιστά η τελευταία ανακοίνωση της In Front για τις ημερομηνίες των επίσημων δοκιμαστικών του 2012

Αντί λοιπόν να ορίζει αφιερωμένα διήμερα και τριήμερα στη διάρκεια της σεζόν για δοκιμές, από φέτος όλα τα τεστ θα γίνουν δίπλα σε αγώνες. Έτσι οι ομάδες γλιτώνουν το έξοδο και τη μανούρα κάμποσων ταξιδιών.



Επίσημες δοκιμές WSBK θα γίνουν φέτος σε Phillip Island (20-21/2), Imola (2/4), Motorland Aragon (2/7) και Moscow Raceway (22/8).

ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΡΩΤΙΑ ΤΟ ΡΩΣΙΚΟ WSBK

Μέσα σε έναν χρόνο η πίστα Moscow Raceway είναι στην τελική της ευθεία και ο αγώνας παρουσιάστηκε θριαμβευτικά στον Τύπο

Η επίσημη τελετή έγινε σε αίθουσα μεγάλου ξενοδοχείου, καθώς η πίστα είναι τώρα ένα χιονισμένο εργοτάξιο, αλλά όλα πάνε κατά το πρόγραμμα και στις 26 Αυγούστου του 2012 για πρώτη φορά θα γίνει στη Ρωσία μηχανοκίνητος αγώνας παγκοσμίου επιπέδου.

Η Moscow Raceway έχει μήκος 3.92 km και υψομετρικό εύρος 20m, ενώ η μεγαλύτερη ευθεία της έχει μήκος 879m. Ο σχεδιασμός της έγινε από τον γνωστό Γερμανό Hermann Tilke.

Η συμφωνία με την InFront Motor Sports έχει διάρκεια δέκα χρόνια και από τη ρωσική πλευρά συναντάμε την υπογραφή της YMS Promotion δια του αφεντικού της, Alexander Yakhnich. Μάλιστα στην ίδια εκδήλωση παρουσιάστηκε ο Ρώσος αναβάτης Vladimir Leonov που θα τρέξει το 2012 στο παγκόσμιο Supersport με ένα Yamaha R6 και ομάδα τη… Yakhnich MotoSport. Το πιάσατε αυτό με τα ονόματα και τ' αρχικά έτσι;



moto® TECHNOLOGY

SUZUKI
Ride the winds of change

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

YOSHIMURA

- service • ανταλλακτικά
- αξεσουάρ • δυναμομέτρηση
- ρύθμιση - διαχείριση καυσίμου (χαρτογράφηση)
- βελτίωση • καθαρισμός μπεκ
- κόλληση argon
- πλήρες μηχανουργείο (τόρνος - φρέζα)

Χρήστος Μόνος

www.mototechnology.gr

Λ.ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ & ΚΑΡΠΟΥ 22 Ν.ΚΟΣΜΟΣ · ΤΗΛ.:/ FAX 210 9014394 · info@mototechnology.gr



Θλιβερό τέλος

κείμενο: Κων/νος Δάλλας, φωτό: αρχείο eBike.gr



Η απώλεια του Marco Simoncelli στον προτελευταίο αγώνα της χρονιάς ήταν αυτή που σημάδεψε τα MotoGP για το 2011. Ας δούμε όμως κάθε αναβάτη ξεχωριστά με τη σειρά της τελικής βαθμολογίας, γιατί οι αγώνες σίγουρα δεν είναι αυτό που βιώσαμε τέλη Οκτώβρη στη Sepang

Casey Stoner

Ό,τι και να πούμε για τον φετινό πρωταθλητή είναι πραγματικά λίγο. Κέρδισε δέκα στους δεκαεπτά αγώνες και στους υπόλοιπους τερμάτισε είτε δεύτερος ή τρίτος! Είχε μια μόλις εγκατάλειψη στο δεύτερο αγώνα στη Jerez της Ισπανίας - και αυτή όχι από δικό του λάθος, αλλά λόγω πτώσης του Valentino Rossi, ο οποίος τον παρέσυρε με τη Ducati του.
Πήρε δώδεκα pole position, έγραψε επτά ταχύτερους γύρους και βρέθηκε μπροστά από όλους επί διακόσιους σαράντα έξι γύρους στο σύνολο της χρονιάς. Και όλα αυτά στην πρώτη του χρονιά στη Honda, με μια άγνωστη μοτοσυκλέτα που ναι μεν ήταν η καλύτερη στο grid του 2011 αλλά δεν την καβαλούσε μόνο αυτός...


REPSOL
HONDA
X-802
RedBull


RACING AREA
YAMALUBE
PETRONAS
YAMAHA
BRIDGESTONE



Jorge Lorenzo

Κανείς δεν μπορεί να πει ότι ο περσινός πρωταθλητής δεν υπερασπίστηκε τον τίτλο του. Ίσα ίσα που ο Jorge Lorenzo έκανε ό,τι περνούσε από το χέρι του για να σταματήσει τον Stoner, καθώς οδήγησε τη Yamaha του στο 110 τοις εκατό. Ακόμα κι έτσι, με τρεις νίκες, έξι δεύτερες και μια τρίτη θέση, η υπόθεση πρωτάθλημα ήταν χαμένη.

Ο τραυματισμός στην Αυστραλία τον έθεσε εκτός μάχης πολύ νωρίτερα - όχι ότι θα άλλαζε τίποτα αν έτρεχε στους τελευταίους αγώνες, καθώς η ανωτερότητα των Honda έκανε τη δουλειά του Jorge ακόμα πιο δύσκολη.

Η αλήθεια είναι ότι τον λυπηθήκαμε αλλά και τον συμπαθήσαμε πολύ περισσότερο χάρη στη μαχητικότητα που επέδειξε.


Red Bull
Airoh
REPSOL
HONDA
4



Andrea Dovizioso

Ο τρίτος οδηγός της εργοστασιακής ομάδας της Repsol Honda πέτυχε μεν το στόχο του, που ήταν να τελειώσει το πρωτάθλημα μπροστά από τους Dani Pedrosa και Marco Simoncelli, αλλά κανείς δεν μπορεί να πει ότι το κατάφερε μόνος του...

Η αδυναμία του να κερδίσει έστω κι έναν αγώνα όντας πάνω στην καλύτερη μοτοσυκλέτα της χρονιάς, τον υποβίβασε αυτόματα σε δευτεροκλασάτο οδηγό. Από την άλλη πλευρά, αποδείχτηκε πολύ σταθερός φέτος, σημειώνοντας μια μόνο εγκατάλειψη στο Aragon της Ισπανίας.



Dani Pedrosa

Ο κορυφαίος μέχρι και πέρυσι αναβάτης της Repsol Honda ξεκίνησε για μια ακόμη χρονιά πολύ δυνατά, αλλά δεν μπόρεσε να αποφύγει το πεπρωμένο που τον θέλει να χάνει τις όποιες ελπίδες του για τίτλο από κάποιον τραυματισμό.

Φέτος, το πρωτάθλημα για τον Dani τελείωσε νωρίς, στο Le Mans, με την πολυσυζητημένη προσπέραση του Simoncelli, η κατάληξη της οποίας βρήκε τον Pedrosa ανάσκελα με μια σπασμένη κλείδα. Πολλά έχουν ειπωθεί από τότε για τη φάση, ελάχιστα όμως για το τι δουλειά είχε ο Pedrosa να προσπαθήσει να απαντήσει στην προσπέραση που του έκανε ο Marco στην προηγούμενη στροφή. Αυτή είναι κατά τη γνώμη μας η διαφορά ενός πρωταθλητικού αναβάτη με τον αδιαμφισβήτητα γρήγορο αλλά και εύθραστο Pedrosa.


Bull
26
HONDA

Ben Spies

Για ένα πράγμα να είστε σίγουροι: τα φετινά αποτελέσματα του Spies είναι υποδεέστερα των πραγματικών ικανοτήτων του. Με μια νίκη στο Assen και παραλίγο άλλη μια στον τελευταίο αγώνα στη Valencia, που την έχασε στο νήμα από την πανίσχυρη Honda του Stoner, ο Spies μας έγινε ακόμη πιο συμπαθής το 2011. Αν δεν μετρούσε τρεις εγκαταλείψεις και μια απουσία λόγω τραυματισμού, θα είχε τελειώσει τη χρονιά πιο ψηλά στην τελική κατάταξη. Ας ελπίσουμε ότι η Yamaha θα μπορέσει να του προσφέρει μια πιο ανταγωνιστική μοτοσυκλέτα για το 2012.


YAMAHA
alpinestars
BRIDGESTONE
11
YAMAHA
RACING
HJC
MONSTER
ENERGY



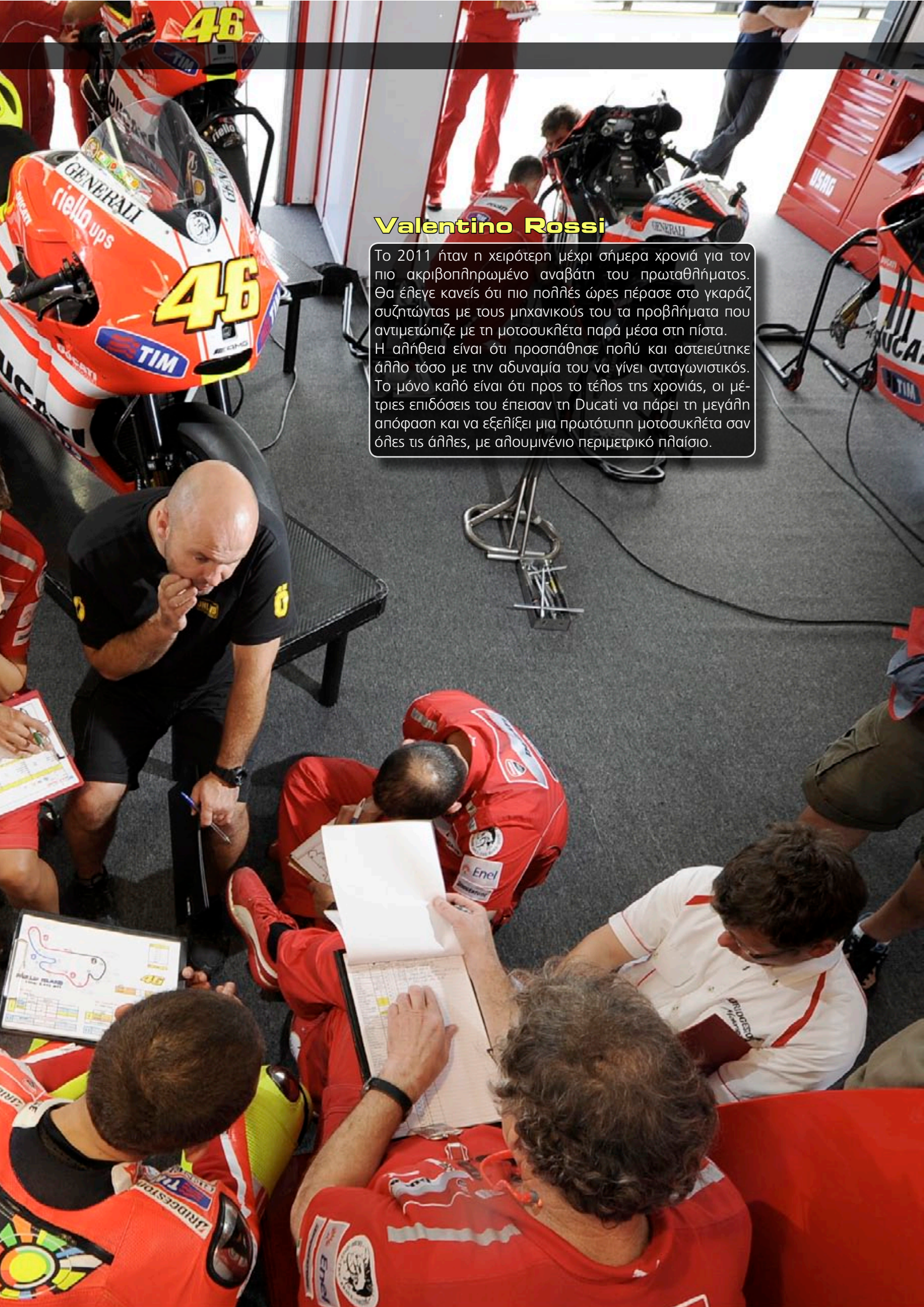
Marco Simoncelli

Στην αρχή της χρονιάς ήταν ατίθασος. Έγινε και το περιστατικό με τον Pedrosa στον τέταρτο αγώνα στη Γαλλία και τον έκραξε το μισό grid. Στη μέση άρχισε να καταλαβαίνει ότι αν θέλει να κερδίσει πρέπει να αποκτήσει στρατηγική αγώνα. Προς το τέλος της χρονιάς ήρθαν τα πρώτα καλά αποτελέσματα και στον προτελευταίο αγώνα, έχοντας θέσει σοβαρή υποψηφιότητα για τη νίκη, ήρθε η τελευταία πτώση της καριέρας του.

Θα τον θυμόμαστε για τη δίψα του για νίκη, την απλότητα του χαρακτήρα του, την εμφάνιση και το χαμόγελό του.


Team San Carlo
58
Sic
CIAO MARCO
PRIVILEGIO LAVORARE CON TE
Chips & Snacks
58
SAN CARLO
BigMat
HONDA
SAN CARLO
BRIDGESTONE


DUCATI
TIM
GENERALI
Enel
DUCATI



Valentino Rossi

Το 2011 ήταν η χειρότερη μέχρι σήμερα χρονιά για τον πιο ακριβοπληρωμένο αναβάτη του πρωταθλήματος. Θα έλεγε κανείς ότι πιο πολλές ώρες πέρασε στο γκαράζ συζητώντας με τους μηχανικούς του τα προβλήματα που αντιμετώπιζε με τη μοτοσυκλέτα παρά μέσα στη πίστα.
Η αλήθεια είναι ότι προσπάθησε πολύ και αστειεύτηκε άλλο τόσο με την αδυναμία του να γίνει ανταγωνιστικός. Το μόνο καλό είναι ότι προς το τέλος της χρονιάς, οι μέτριες επιδόσεις του έπεισαν τη Ducati να πάρει τη μεγάλη απόφαση και να εξελίξει μια πρωτότυπη μοτοσυκλέτα σαν όλες τις άλλες, με αλουμινένιο περιμετρικό πλαίσιο.


TIM
69
riello
TIM
DUCATI



Nicky Hayden

Αν και δεν τράβηξε όσα τράβηξε ο team mate του, αλλάζοντας τα πάντα πάνω στη μοτοσυκλέτα, ο Hayden ταλαιπωρήθηκε εξίσου με τη δύστροπη Ducati. Σημείωσε μια λιγότερη εγκατάλειψη από τον Rossi και ανέβηκε μια φορά στο βάθρο, στο επεισοδιακό βρεγμένο Jerez. Η δεύτερη πιο σημαντική του επιτυχία ήταν ο ταχύτερος γύρος αγώνα στο -βρεγμένο φυσικά- Silverstone.
Ο ίδιος δεν δίστασε να χαρακτηρίσει τη φετινή χρονιά ως τη δυσκολότερη στην καριέρα του. Παρόλα αυτά δεν έχασε τη μαχητικότητά του ούτε το κέφι του για οδήγηση, σημειώνοντας 7,600 km σε δοκιμές - τα περισσότερα μεταξύ των αναβατών της Ducati.

Colin Edwards

Ο ένας από τους δύο γερόλυκους των MotoGP έχασε φέτος τη μυθική του σταθερότητα και έπεσε αισθητά σε απόδοση. Με μια εγκατάλειψη λόγω πτώσης και δύο απουσίες λόγω τραυματισμού, ο Edwards έκλεισε την τελευταία του χρονιά στην ομάδα της Tech3 με μέτρια αποτελέσματα.
Παρόλα αυτά, το βάθρο στο βρεγμένο Silverstone ήταν φέτος η κορυφαία επίδοση για τη δορυφορική ομάδα της Yamaha, πράγμα που αποδεικνύει ότι, παρά τα χρόνια του, ο Colin παραμένει υπολογίσιμη δύναμη στην κατηγορία. Το ευτύχημα είναι ότι θα τον δούμε και του χρόνου στο grid, όπου θα προσπαθεί να στήσει το BMW-Suter CRT της Forward Racing.


Arai
DEWALT
LeoVince
MONSTER ENERGY
antoniolupi
antonio lupi
STANLEY
BRIDGESTONE
MOTUL



Hiroshi Aoyama

Ο τελευταίος Ιάπωνας αναβάτης της Honda στην κατηγορία δεν απέδωσε τα αναμενόμενα - γι' αυτό και του χρόνου θα μεταβεί στο παγκόσμιο Superbike για το ίδιο εργοστάσιο. Σημείωσε δύο εγκαταλείψεις, ενώ η καλύτερή του επίδοση ήταν η τέταρτη θέση στον βρεγμένο αγώνα του Jerez.
Βέβαια, θα πρέπει να είμαστε πιο ελαστικοί στην κρίση μας, καθώς ο συμπαθής Aoyama ήταν ο μόνος -μαζί με τον Elias- που δεν είχε στη διάθεσή του εργοστασιακή μοτοσυκλέτα.


Air A
SAN CARLO
domino
HONDA
7
BigMat


Airoh
PULL&BEAR
Bankia
MAPFRE
8
KING REGAL
MASTER
NORTHGATE
King ENERGY



Hector Barbera

Το σίγουρο είναι ότι φέτος δεν ήταν η χρονιά της Ducati. Αυτό φάνηκε τόσο από την επίδοση των εργοστασιακών αναβατών, όσο και από αυτή των δορυφορικών. Αναπόφεκτα, ο Barbera ταλαιπωρήθηκε με το στησιμό της μοτοσυκλέτας του και περιορίστηκε στις πίσω θέσεις στους περισσότερους αγώνες - πλην του Jerez, όπου τερμάτισε έκτος, σημειώνοντας την καλύτερη φετινή του επίδοση.


antoniolupi
MONSTER ENERGY
STANLEY
antonio lupi
DEWALT
brembo



Cal Crutchlow

Ο πολλά υποσχόμενος βρετανός αντικατέστησε φέτος τον Ben Spies στην ομάδα της Tech3, έχοντας έρθει με τον τίτλο του παγκόσμιου πρωταθλητή Supersport στο τσεπάκι. Όντας σε χρονιά προσαρμογής, ο Crutchlow έφερε μέτρια αποτελέσματα και σημείωσε πολλές εγκαταλείψεις, χάνοντας έξι αγώνες. Παρόλα αυτά, μπόρεσε να κάνει την έκπληξη στον τελευταίο αγώνα της χρονιάς, όπου τερμάτισε τέταρτος.

Είναι ένας πολύ γρήγορος αναβάτης με εντυπωσιακή δυνατότητα προσαρμογής που είμαστε σίγουροι ότι θα τα πάει καλύτερα στη δεύτερή του χρονιά στην κατηγορία.

Alvaro Bautista

Στη τελευταία χρονιά της Suzuki στην κατηγορία, ο Bautista δούλεψε σκληρά και ανταμείφθηκε γι' αυτό, παρόλες τις δυσκολίες στο ξεκίνημα της χρονιάς.
Έχοντας χάσει τους δύο πρώτους αγώνες λόγω τραυματισμού την Παρασκευή πριν τον πρώτο αγώνα στο Qatar, ο Alvaro ανέκαμψε με μια πέμπτη θέση στο Silverstone και μια έκτη στην Ινδιανάπολη. Πάνω που νομίζαμε ότι θα βλέπαμε κάτι καλύτερο από το μοναδικό Suzuki στο grid, ο Bautista ξανακύλησε σε ένα σερί εγκαταλείψεων, χάνοντας την ευκαιρία για διάκριση στους τρεις τελευταίους αγώνες.


RIZLA+
REVIT


Arai
KAPE
A.B.R. INVEST a.s.
BRNO



Karel Abraham

Παρά τις πολλές εγκαταλείψεις -έξι στο σύνολο-, ο μικρός Abraham πήρε δύο έβδομες θέσεις στους δύο βρεγμένους αγώνες της χρονιάς και μια όγδοη στον τελευταίο στη Valencia. Προσπάθησε πολύ να προσαρμόσει τη Ducati στις προτιμήσεις του, αλλά δεν είχε μεγαλύτερη επιτυχία από τους υπόλοιπους αναβάτες της ιταλικής εταιρείας.

Toni Elias

Για μια ακόμη χρονιά, ο Elias απέδειξε ότι το ιδιαίτερο οδηγικό του στυλ δεν ταιριάζει με τα ελαστικά της Bridgestone και τη σχεδιαστική κατεύθυνση που έχουν πάρει τα εργοστάσια ούτως ώστε να μπορούν να τα εκμεταλλευτούν. Είχε την πιο δύσκολη χρονιά από όλους στο grid, σημειώνοντας άπειρα χιλιόμετρα δοκιμών χωρίς το αντίστοιχο αποτέλεσμα. Η καλύτερή του επίδοση ήταν μια όγδοη θέση στο βρεγμένο Silverstone και άλλη μια ανέλπιστη όγδοη θέση στις δύσκολες συνθήκες της Αυστραλίας.
Επιστροφή στη Moto2 του χρόνου, όπου ως κάτοχος του παρθενικού τίτλου της κατηγορίας το 2010, είναι κάτι παραπάνω από υπολογίσιμος αντίπαλος.


SICURTEC
alpinestars
BRIDGESTONE



Randy de Puniet

Μαύρη χρονιά το 2011 και για τον συμπαθή Γάλλο, που στην πρώτη του -και τελευταία- σεζόν στη σέλα μιας Ducati τα βρήκε πραγματικά μπαστούνια.
Μετά από επτά εγκαταλείψεις και συνεχόμενους τερματισμούς έξω από τη δεκάδα, η μόνη καλή επίδοση ήρθε στην Αυστραλία, όπου τερμάτισε στην έκτη θέση. Στον τελευταίο αγώνα της χρονιάς, όλα έδειχναν ότι θα καταφέρει κάτι καλύτερο, καθώς είχε προκριθεί τέταρτος. Όμως η πτώση του Bautista τον έθεσε εκτός μάχης από την πρώτη στροφή του αγώνα.


PRADA


SUOMY
PRAMAC
58
www.windreich.ag
FAAM
65
RIELLO
PRAMAC
eni



Loris Capirossi

Φέτος ήταν η τελευταία χρονιά του συμπαθή μικρόσωμου Ιταλού που δεν κατάφερε να κατοσταρήσει τα βάθρα του, καθώς διένυσε ίσως τη χειρότερή του χρονιά στη μεγάλη κατηγορία.

Συνολικά, έχασε οκτώ αγώνες, τους τρεις από τους οποίους λόγω τραυματισμού στον ώμο στα χρονομετρημένα του Assen. Η καλύτερή του επίδοση ήταν οι τρεις ένατες θέσεις που πήρε σε Catalunya, Philip Island και Valencia. Στον τελευταίο αγώνα της καριέρας του έτρεξε με το νούμερο 58, τιμώντας τη μνήμη του συμπατριώτη του Simoncelli.

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Ας τρέξουμε και μ' αυτοκίνητα τουρισ

Cas

αναβάτης Repsol Honda

«Ζεις περισσότερ

παρά άλλ

αναβάτη

για να τρέχ

«Αν νομίζεις πως μπορείς να ζήσεις μ' αυτό, δικό σου...

Troy Bayliss,

πρωταθλητής WSBK

«Οι αγώνες είναι η ζωή. Ο,τιδήποτε πριν ή μετά είναι απλώς αναμονή...

Steve McQueen,

Αμερικανός ηθοποιός (1930-1980)



μού...
ey Stoner,
MotoGP



Στο επίσημο τεστ της Valencia ο Carmelo Ezpeleta της Dorna ανακοίνωσε πως οραματίζεται ένα πρωτάθλημα τύπου CRT, χωρίς εργοστασιακά πρωτότυπα. Ο πρώτος που έσπευσε να τον αποδοκιμάσει δημοσίως ήταν ο πρωταθλητής του 2011, δηλώνοντας πως χωρίς εργοστασιακά δε βλέπει ενδιαφέρον για να συνεχίσει...

ο πηγαίνοντας 5 λεπτά γρήγορα
ρι σ' ολόκληρη ***ζωή...***
Marco Simoncelli,
s MotoGP (1987-2011)



Κάποτε ένας δημοσιογράφος ρώτησε τον αείμνηστο Sic αν φοβάται τον θάνατο σε αγωνιστικό ατύχημα. Ο ψηλός απάντησε χαμογελαστός στο ερώτημα τι σημαίνουν γι' αυτόν μερικά λεπτά τέρμα γκάζι με μια αγωνιστική MotoGP, σε έναν τραγικά μοιραίο πρόλογο του μέλλοντος.

Δε με πληρώνουν αρκετά
ω με αυτό ***πράγμα...***
Kenny Roberts Sr,
πρωταθλητής GP



Ανασύρουμε μια παλιά δήλωση ενός σπουδαίου πρωταθλητή από τις τρελές δίχρονες εποχές των GP η οποία αναδεικνύει την τρέλα που κουβαλούν αυτοί οι άνθρωποι. Ναι, πληρώνονται καλά, αλλά δεν είναι αυτός ο λόγος που τους βλέπεις να κοντράρονται τόσο κοντά στο όριο.



Ο σπουδαίος Αυστραλός πρωταθλητής ανακοίνωσε μέσω Twitter πως ο αγωνιστικός αριθμός #21 δεν είναι πια δικός του. Θα τον χρησιμοποιεί φέτος ο John Hopkins στο WSBK και ο Bayliss δήλωσε πως τον κρατούσε δεσμευμένο για το ενδεχόμενο επιστροφής του, κάτι που πια αποκλείεται. Τώρα βέβαια κάποιος θα πρέπει να φανεί αντάξιος...



Φανατικός μοτοσυκλετιστής ο ίδιος και τακτικός αγωνιζόμενος, ο θρυλικός ηθοποιός κατάφερε να συνοψίσει μέσα σε ελάχιστες λέξεις όλο το πάθος των ανθρώπων που ζουν και αναπνέουν για να τρέχουν σε αγώνες με μοτοσυκλέτα.

the back



Η εμπορική διεύθυνση φέτος προτείνει εορταστικά δωράκια για μοτοσυκλετιστές


can-am

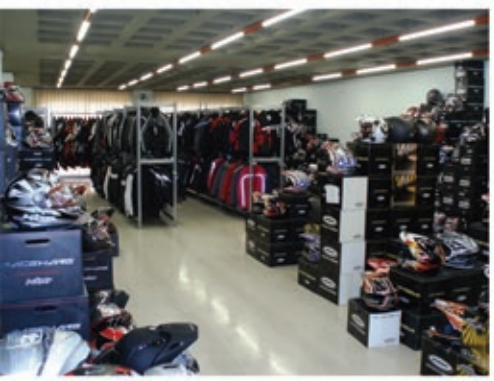
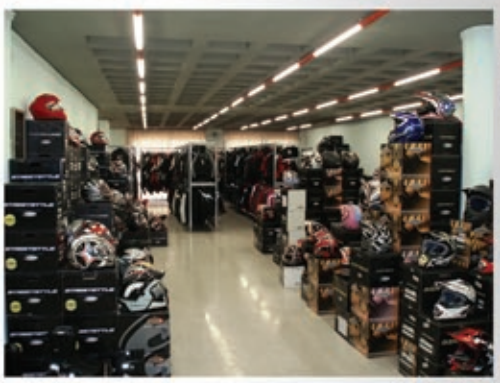
motofashion sto

ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ:

Κράνη Full face από 40€
Κράνη Jet από 30€
Κράνη Motocross από 50€
Δερμάτινα μπουφάν από 120€
Συνθετικά μπουφάν από 70€
Φόρμες δερμάτινες από 250€

ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΕΩΣ 70%

250 τετραγωνικά με μόνιμες προσφορές...


...σε επώνυμα μοντέλα περασμένης σεζόν!



HEPCO & BECKER

Helc
BIKER FAS

www.motofashion.gr Λεωφ. Δημοκρατίας 264 - 13562 - Άγ. Ανάργυροι, Τηλ



SHION

kbc KRAUSER Schuberth HEAD PROTECTION TECHNOLOGY LSL

..: 210 8547681 - 210 8547682 - Fax: 210 8547480 - info@motofashion.gr

ΒΕΛΛΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ & ΣΙΑ Ε.Ε.
IMPORT & TRADING OF MOTORCYCLE ACCESSORIES & CLOTHING

ebike.gr

market

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



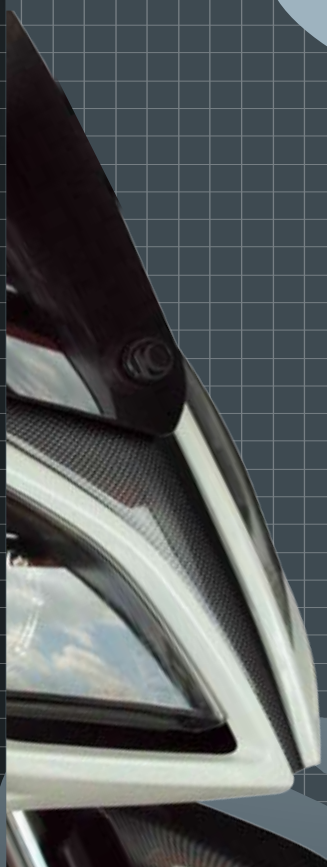
-60%

-40%

-50%

-20%

-30%



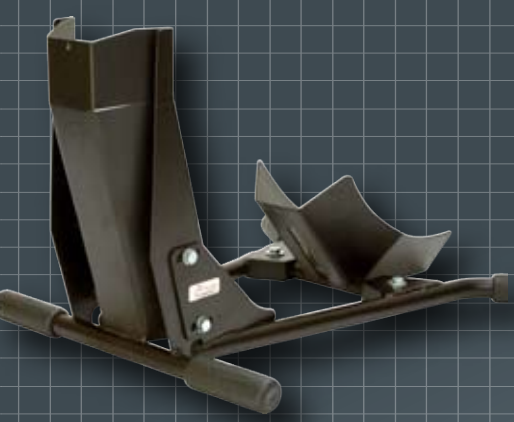


-10%

επιμέλεια: Χρήστος Θεοδωράπουλος

market

ροσφορές της αγοράς
βλουθούν...





ΕΠΩΝΥΜΑ ΚΡΑΝΗ ΜΕ €12;

Βλακείες λέμε; Καλά. Μπές στο www.goudoufas.gr ή πάρε στο 2107484891 για να δεις.
Ο άνθρωπας (ο Βασίλης δηλαδή) έκανε το εξής απλό και έντιμο: Πήρε όλα τα κράνη και ιδίως τα χειμωνιάτικα που έχει από όλες τις μάρκες, AGV, SHOEI, NOLAN, GIVI κ.ά., τους στρογγύλεψε τις τιμές προς τα κάτω και τα δίνει σε 12 άτοκες δόσεις. Έτσι παίρνεις κρανάρα επώνυμη για το ευαίσθητο κεφαλάκι σου που μυαλό δε βάζει και φοράει ό,τι βρεί με 10 έως 15 ευράκια τον μήνα, τρία πακέτα τσιγάρα δηλαδή τον μήνα που σου χαλάνε και την υγεία σου. Και χωρίς εξάντληση των αποθεμάτων και βλακείες…



"PRIME SERVICE" ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΜΙΛΟ PIAGGIO ΜΕ -20%

Η Piaggio Hellas σε συνεργασία με την Piaggio & C., παρουσιάζει μια μεγάλη καμπάνια που αφορά όλα τα οχήματα του Ομίλου Piaggio, με ισχύ από 14 Νοεμβρίου 2011 και μέχρι το τέλος του έτους.
Σε αυτή τη δύσκολη οικονομική συγκυρία, η Piaggio Hellas στηρίζει τους πελάτες της, καθιστώντας τα γνήσια ανταλλακτικά και αξεσουάρ Piaggio, αλλά και τις υπηρεσίες των Εξουσιοδοτημένων Σημείων Τεχνικής Εξυπηρέτησης, ακόμα πιο προσιτά.
Το πρόγραμμα "Prime Service" προσφέρει έκπτωση 20% σε όλα τα γνήσια ανταλλακτικά Piaggio, για οποιαδήποτε εργασία προγραμματισμένης συντήρησης.



ΓΡΑΝΑΖΙΑ SUPERSPROX

Τα ergal γρανάζια είναι τρομερά ελαφριά έτσι; Μόνο που τρώγονται και λίγο πιο γρήγορα. Τα ατσάλινα πάλι είναι ανθεκτικά, αλλά από βάρος και ζύγισμα τα περισσότερα είναι χάλια.
Ορίστε λοιπόν τι απλό και έξυπνο λανσάρει εδώ και χρόνια η αμερικανική SuperSprox: συνδυασμό ergal και ατσαλιού μαζί σε ένα πακέτο. Έτσι εξασφαλίζεται χαμηλό βάρος, ακαμψία, και μακροζωία, άσε που έχει και τρελή μόστρα. Είναι ίσως τα μοναδικά που αντέχουν τόσα χιλιόμετρα, με εγγύηση.
Αντιπρόσωπος για τα συγκεκριμένα είναι ο δικός μας Τάκης Μπουρνάς και τα στέλνει όπου εσείς του πείτε, τόσο απλά. 210 9617402, Κρώμνης 42 Αργυρούπολη.



Η ΟΜΟΡΦΟΤΕΡΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ

Η νέα Superbike της Ducati, η 1199 Panigale που παρουσιάστηκε για πρώτη φορά στην 69η Διεθνή Έκθεση Μοτοσυκλέτας στο Μιλάνο της Ιταλίας απέσπασε το Βραβείο της "Ομορφότερης Μοτοσυκλέτας της Έκθεσης".

Πάνω από 13,800 ενθουσιώδεις επισκέπτες που πέρασαν από την έκθεση έλαβαν μέρος στην ψηφοφορία που οργανώθηκε από το Ιταλικό περιοδικό μοτοσυκλέτας Motociclismo.Η 1199 Panigale συγκέντρωσε το απίστευτο ποσοστό του 53.4% της ψηφοφορίας με την MV Agusta F3 να ακολουθεί με 17% και την Husqvarna Nuda 900R να έρχεται τρίτη με 3%.

Σχεδιασμένη και κατασκευασμένη στο Borgo Panigale, το διάσημο προάστιο της Μπολόνια όπου εδρεύει το εργοστάσιο, η βραβευμένη 1199 Panigale με τεχνολογία αιχμής συνδυάζει τον πιο δυνατό δικύλινδρο κινητήρα παραγωγής που κατασκευάστηκε ποτέ παγκοσμίως με το πλαίσιο τύπου Monocoque. Αποτέλεσμα 195 hp με συνολική μάζα μόλις 164 kg.



ABUS LOCKS GRANIT POWER 58... OVER

Ήρθε η νέα γενιά κλειδαριών από την ABUS με κωδικό όνομα "Μπόντ"… εεε συγνώμη U-Locks.

Εάν αυτό που ζητάτε είναι ασφάλεια χωρίς συμβιβασμούς, τότε σίγουρα οι κλειδαριές U-Locks της ABUS είναι για σάς. Για παράδειγμα, τα πέταλα κατασκευάζονται από ειδικό ατσάλι που περνά μέσα από διαφορετικές διαδικασίες κατεργασίας για να φτάσει στο επιθυμητό αποτέλεσμα. Τα βασανίζουν, τα πριονίζουν, τα κοπανάνε αλλά αυτά τίποτα, δε λένε που πήγαν τα υπόλοιπα.

Μερικά χαρακτηριστικά του ABUS Granit Power 58 είναι: Πέταλο 16mm κατασκευασμένο από ειδικά κατεργασμένο ατσάλι με σώμα κλειδαριάς από ειδικές ατσάλινες πλάκες. Οι δύο άκρες του πετάλου καταλήγουν κάτω από το σώμα της κλειδαριάς για απόλυτη ασφάλεια. Το σύστημα κλειδώματος είναι το Abus X-Plus για την υψηλότερη δυνατή προστασία, ενώ διαθέτει και φως στο κλειδί για ευκολότερη νυχτερινή χρήση.

Αντιπροσωπεύεται από τον Αλεξόπουλο στο Κουκάκι, Δημητρακοπούλου 22. Τηλέφωνο 210 9222776, www.alexopoulos.gr.



ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ SERVICE ΣΤΟΥ ΖΩΓΡΑΦΟΥ

Ζεις στου Ζωγράφου, Γουδή, Ιλίσια ή στην ευρύτερη περιοχή; Υπάρχει ένα νέο συνεργείο με εξειδίκευση ειδικά στη βελτίωση, το "Service Moto".

Το Συνεργείο αυτό με το πρωτότυπο όνομα υπόσχεται άψογη βελτίωση σε παντός τύπου μοτό (από τους δύο συνέταιρους ο ένας έχει Honda κι ο άλλος KTM, γι' αυτό παντός τύπου). Από εξέλιξη λέμε κεφαλών ως νίτρα και από ζάντες και σκελετά ως λάστιχα, για όλα μα για όλα τα μηχανάκια. Αν δεν το έχεις ήδη δεί, είναι στην Κοκκινοπούλου και Διακρίας 26 Ζωγράφου. Με τηλέφωνο 210 7718909 και με Site παρακαλώ το www.moto-service.gr.



ΝΕΑ "ΠΟΛΙΤΙΚΑ" ΜΑΡΣΠΙΕ

Από την Gilles και τα καταστήματα Παπασταύρου, νέα πρωτοποριακά ρυθμιζόμενα μαρσπιέ, για μοτοσυκλέτες εκτός πίστας.

Ενδεικτικά αναφέρουμε για V-Strom, Tiger 800 και 1050, Bandit 650, Varadero κ.ά. Επειδή όλοι οι αναβάτες δεν έχουν το ίδιο ύψος, ούτε τα ίδια πόδια, βρείτε τη σωστή θέση πάνω στη μοτοσυκλέτα σας, για να μη σας φταίνε τα πάντα και γκρινιάζετε κάθε φορά που οδηγείτε.

Η ρύθμιση είναι απλή και πολυδιάστατη (πάνω, κάτω μπρός και πίσω). Πάρτε στο 210 9249350 ή περάστε από ένα κατάστημα Παπασταύρου Shops για να τα δείτε και από κοντά. Για να πάρετε μαγική τιμή πείτε τη "μαγική" λέξη ebike.



ΜΗΝΑΣ ΕΞΑΤΜΙΣΕΩΝ YOSHIMURA

Στο κατάστημα Παπασταύρου στην Καλλιρόης θα βρείτε εξατμίσεις Yoshimura σε πραγματική προσφορά.

Αφού δεν πρόκειται να το αλλάξεις το μηχανάκι σου, βγάλε τα λεφτά από το σεντούκι και βελτίωσε το δόλιο. RS 3 CARBON για TDM 900 και τα δύο τελικά (τελικά) μόνο €790.

Επίσης για GSXR 1000 K9 και K10 από €1,390 τώρα €1,090. Υπάρχουν επίσης εξατμίσεις για Hayabusa 1350, κ.ά., που δε θυμάμαι τώρα.

Αν θες να μάθεις και εσύ για το δικό σου πάρε στο 210 9249350 ή πέρνα από ένα κατάστημα Παπασταύρου Shops, για να τα δεις κι από κοντά. Για να πάρεις μαγική τιμή πες τη "μαγική" λέξη ebike.



1098 S ΜΕ €10,000;

Υπάρχει ένα Club μοτοσυκλετιστών που δε "μασάει" από κρίσεις και κουραφέξαλα. Σκοπός τους είναι η συνέχεια του πάθους τον δύο τροχών και η υποστήριξη αναβατών που γουστάρουν και ζουν γι' αυτό.



Στο κατάστημα του Φάνη Στρωματιά και της παρέας του δε θα βρείτε απλώς όλες τις μοτοσυκλέτες σε απλά καλή τιμή. Θα βρείτε και περαιτέρω υποστήριξη με λογικές ανταλλαγές όταν πλέον σωθούν τα χρήματά σας, μεταχειρισμένα αξεσουάρ βελτίωσης για να μην ξοδεύετε μία περιουσία και στημένα έτοιμα μηχανάκια πίστας, όπως το εικονιζόμενο σε τιμή γεια σου. Χ€στους όλους τους κοινοβουλευτικούς κι έλα σήμερα κιόλας να συνεχίσεις το πάθος σου στο Νούμερο Ένα Club. Μάθε περισσότερα από κοντά στο κατάστημα Fan motorcycles, Ηρώων Πολυτεχνείου 8, Ηλιούπολη, τηλέφωνο 210 9955451, Fax: 210 9923890, www.fanmoto.gr.

Η YAMAHA ΑΝΤΕΠΙΤΙΘΕΤΑΙ

Σας θυμίζει κάτι; Όχι βέβαια, γιατί είναι σχεδιασμένο από την αρχή σε λευκό χαρτί.



Είναι το νέο Yamaha Xenter 150. Νέος κινητήρας, νέο πλαίσιο, νέος σχεδιασμός μεγάλο μπροστινό δίσκο διαμέτρου 267 mm που συμπληρώνεται από ένα ισχυρό ταμπούρο διαμέτρου 150 mm, εξασφαλίζοντας προβλέψιμη απόδοση και χαμηλό κόστος συντήρησης.

Το νέο YAMAHA Xenter 150 διακρίνεται για την άνεση που προσφέρει, τόσο με τη χαμηλή σέλα των 785 mm, κατάλληλη για όλους τους αναβάτες και αναβάτριες, όσο και με το ευρύχωρο επίπεδο πάτωμα, το μεγαλύτερο στην κατηγορία του!

Η ενσωματωμένη σχάρα επιτρέπει την προσθήκη βαλίτσας (top-case) που θα χωρέσει άνετα κράνος και άλλα μικρά αξεσουάρ. Εκτιμάται ιδιαίτερα τόσο για τον LCD πίνακα οργάνων, που παρέχει εκτός των βασικών και λειτουργικές υπενθυμίσεις, όσο και για το LED πίσω φανάρι με τη δυνατή δέσμη φωτός.

Το νέο YAMAHA Xenter150 θα είναι διαθέσιμο σε τρία χρώματα –λευκό, γκρι και μαύρο– από τον Δεκέμβριο του 2011 στο Πανελλαδικό Δίκτυο Συνεργατών YAMAHA.

ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ ΑΞΕΣΟΥΑΡ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ;

Βαρέθηκα. Δε μπορώ άλλο να σας τα δίνω στο πιάτο… δε λέω τίποτα… τίποτα… τέλος πάντων, άντε. Θες αναρτήσεις Ohlins και WP μεταχειρισμένες σε απίστευτη τιμή; Πολυεστερικά; Μαρσπιέ, ζάντες, σωληνάκια και άλλα καλούδια σε τιμές παζαριού; Τότε σου έχουμε τη λύση. Πάνε (πήγαινε) στο κατάστημα του Φάνη Στρωματιά να δεις, να διαλέξεις και να αποφασίσεις. Το Fan Motorcycles είναι ένα κατάστημα που πάντα μας εντυπωσιάζει με τις προσφορές του αλλά και με τον ωραίο καφέ που φτιάχνει.
Ηρώων Πολυτεχνείου 8, Ηλιούπολη, 16431. Τηλέφωνο 210 9955451, Fax 210 9923890, www.fanmoto.gr.



ΦΙΛΤΡΟ K&N ΓΙΑ DUCATI HYPERMOTARD 1100

Σιγά μη δεν έβγαζε η K&N φίλτρο βελτίωσης για το νέο Hypermoto 1100!
Το βάζεις μία φορά και λειτουργεί σαν παπαγάλος, δηλαδή έχει ζωή για πάνω από 100.000 χιλιόμετρα. Εσύ το μόνο που έχεις να κάνεις είναι να το πλένεις κάθε φορά που θα άλλαζες το μαμά φίλτρο και να το ξανατοποθετείς.
Κατακρατεί περισσότερες ουσίες, δίνοντας μεγαλύτερη αναπνοή στον κινητήρα και κατά συνέπεια βελτιωμένη απόδοση. Δοκιμασμένα και όχι κουτουρού. Άσε που γλιτώνεις τελικά λεφτά επειδή δεν το αλλάζεις ποτέ.
Αντιπροσωπεύεται και αυτό από τον Αλεξόπουλο στο Κουκάκι, Δημητρακοπούλου 22. Τηλέφωνο 210 9222776, www.alexopoulos.gr.



V-STROM ΤΗΣ ΛΙΤΟΤΗΤΑΣ

Τέλος τα ψέματα παιδιά… Η Suzuki παρουσίασε τις νέες μειωμένες τιμές εδώ και κάνα μήνα, και εμείς πρώτοι το δημοσιεύσαμε στο blog του περιοδικού ebike.gr.
Όμως, θέλουμε να επιμείνουμε στην απίστευτη τιμή του V-Strom 650, το οποίο διατίθεται στα €1,500 κάτω! Από €8,495 που είχε δηλαδή πήγε στα €6,995. Τώρα τι να σας πώ; Ότι είναι για περιορισμένο αριθμό και εξαντλούνται με τάχιστο ρυθμό; Δε θέλω να σας αγχώσω. Γι' αυτό οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στο δίκτυο των επίσημων εμπόρων μοτοσυκλετών Suzuki σε όλη την Ελλάδα, που θα βρουν στη διεύθυνση http://www.suzuki.gr/motos/sales.php και στο τηλέφωνο 24ωρης εξυπηρέτησης 210 9988168.



ΣΕΤ ΣΙΑΓΟΝΕΣ ΦΥΓΟΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΑΜΠΑΝΑ ΑΠΟ ΤΗ NEW FREN

Κάντε μία ουσιαστική βελτίωση στο αγαπημένο σας scooter, αλλάζοντας το φυγοκεντρικό και την καμπάνα με την after market της New Fren.

Κατασκευασμένα στην Ιταλία τα προϊόντα βελτίωσης της New Fren θα σας προσφέρουν μεγαλύτερη αντοχή στον χρόνο, ιδίως αν κυκλοφορείτε εντός πόλης, καλύτερες επιδόσεις και καλύτερη λειτουργία του κινητήρα.

Άμεσα διαθέσιμα για: Piaggio Beverly 250/300, Piaggio MP3 250/300, Aprilia Sportcity 250/300, Aprilia Scarabeo 250/300, Honda SH 125/150, Honda PCX 125.

Αντιπροσωπεύεται και αυτό από τον Αλεξόπουλο στο Κουκάκι, Δημητρακοπούλου 22. Τηλέφωνο 210 9222776, www.alexopoulos.gr.



ΘΕΣ SCOOTER;

Και τα είδες όλα εσύ… Εσύ απέρριψες μερικά και κάποια τα έβαλες στη μπάντα για να αποφασίσεις… εσύ. Για να σε δω τώρα αφού όλα τα ξέρεις.

Ποιο είναι 100% Japan διατηρώντας πάντα μεταπολιτική αξία χωρίς να τρίζει και να διαλύεται; Ποιο έχει ένα από τα καλύτερα δίκτυα εξυπηρέτησης σε όλη την Ελλάδα; Και ποιο σου δίνει τη δυνατότητα Test Ride για να είσαι 100% σίγουρος;

Suzuki Scooter ρεεεε. Και Burgman 200 έχει ψεκαστό και 400 και 650άρι με σειριακό κιβώτιο. Αλλά και 150άρι σε σωστή τιμή και είναι και Japan… Είδες που δεν τα ξέρεις όλα;

Οι έξυπνοι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στο δίκτυο των επίσημων εμπόρων μοτοσυκλετών Suzuki σε όλη την Ελλάδα, που θα βρουν στη διεύθυνση http://www.suzuki.gr/motos/sales.php και στο τηλέφωνο 24ωρης εξυπηρέτησης 210 9988168.



ΑΥΤΟ ΕΙΝΑΙ SITE

Τα έχουμε ξαναπεί αυτά, εμείς τρέχουμε και βρίσκουμε για εσάς τα καλύτερα, και εσείς απολαμβάνετε (γαϊδούρια ούτε ένα ευχαριστώ)

Τέλος πάντων, επειδή είναι και η δουλειά μας σας δίνουμε ένα καταπληκτικό Site που ανανεώνεται τακτικά με νέες καθημερινές προσφορές από επώνυμα προϊόντα και που φυσικά εσείς μπορείτε να επωφελείσθε όποτε σας "κατέβει". Στο www.motorshop.gr -που φιλοξενείται και από το blog του περιοδικού μας– βρείτε τα πάντα σε απίστευτες τιμές.



ΜΕ ΚΑΘΕ SERVICE ΔΩΡΟ ΕΝΑ ΑΚΟΜΑ;

Το Moto Hospital έχει για εσάς μια πολύ καλή προσφορά

Στο εν λόγω κατάστημα, εάν πάτε την μοτοσυκλέτα σας για γενικό Service, τότε οι άνθρωποι του Moto Hospital θα σας προσφέρουν δωρεάν γλυκό κουταλιού και: Δωρεάν Service (λάδια μπουζί, όχι κάνα κατέβασμα μοτέρ) στο έρμο το παπάκι σας. Για να μην έχετε το Super Sport στην πένα και το κακόμοιρο το παπάκι σας του πεταματού. Κλείστε σήμερα ραντεβού στο 210 9960080, ή μπείτε στο www.moto–hospital.gr για να ενημερωθείτε.



HELD CARESE ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΕΠΟΧΕΣ

Συνθετικό jacket από την Held, κατασκευασμένο από DuPont® Cordura 500D και COOLMAX® , δηλαδή μπουφάν με τα ούλα του…

Διαθέτει αφαιρούμενη μεμβράνη GORE-TEX® LTD για να μην περνά ίχνος υγρασίας λέμε. Διαθέτει συνολικά 9 αδιάβροχες τσέπες (θέλω να σε δω που έβαλες το κινητό όταν χτυπάει), αεραγωγούς εμπρός, πίσω και στα μανίκια. Τέλος προστατευτικά σε ώμους, αγκώνες και πλάτη. Ένα πραγματικό μπουφάν 4 εποχών! Διαθέσιμο σε μεγέθη S-5XL.Τιμή €599. Τηλ. 210 8547681 και διατίθεται από τον Βελλή Αναστάσιο με Site www.motofashion.gr.



ΝΕΟ ΣΥΣΤΗΜΑ D-AIR, ΑΠΟ ΤΗ DAINESE

Ήρθε μετά από 10 χρόνια εξέλιξης με κόστος πάνω από €30,000,000 το νέο πρωτοποριακό σύστημα ασφάλειας της Dainese.



Έχετε δει στα MotoGP τα παλικάρια που πέφτουν και ανοίγει ένας αερόσακος στην πλάτη ή στο σώμα τους;

Αφού λοιπόν τσακίστηκαν επανειλημμένως όλοι αυτοί οι αναβάτες εξέλιξαν για όλους εμάς που τα βρίσκουμε όλα έτοιμα το νέο σύστημα D-AIR.

Ο συγκεκριμένος αερόσακος προστατεύει όλα τα ζωτικά σημεία όπως: Θώρακα, σπλήνα, αυχένα, πλάτη και πλευρά και λειτουργεί με ένα πρωτοποριακό ηλεκτρονικό σύστημα που τοποθετείται πάνω στη μοτοσυκλέτα. Το κοκομπλόκι αυτό καταγράφει επιτάχυνση, χιλιόμετρα, γυροσκόπιο και άλλες παραμέτρους σε κλάσματα και ξέρει αν εσείς πάτε να τσακιστείτε ή όχι, έτσι ανοίγει λίγο πριν την πρόσκρουση ή την πτώση (μακριά από εμάς).

Μάθε παιδί μου πράματα στο 210 9249350 ή περάστε από ένα κατάστημα Παπασταύρου Shops, για να το δείτε και από κοντά.

ΝΕΟ KYMCO VISA-R 50-110

Το νέο παπί της Kymco Visa-R έχει τη... βίζα για να σας ταξιδέψει στον κόσμο της οικονομίας, της αξιοπιστίας και της ευχρηστίας.

Χρησιμοποιεί μια βελτιωμένη έκδοση του κινητήρα της σειράς ACTIV-SR, προσαρμοσμένου και εναρμονισμένου στις πλέον αυστηρές προδιαγραφές EURO-3 και επικρατεί εκεί όπου οι απαιτήσεις για οικονομία και αξιοπιστία είναι αυξημένες.

Ο τετράχρονος κινητήρας των 110 ή 50 cc είναι ρυθμισμένος να λειτουργεί απόλυτα γραμμικά και να αποδίδει τη ροπή του από τις πολύ χαμηλές στροφές, δίνοντας με τον τρόπο αυτό στον αναβάτη τη δυνατότητα να αποφεύγει τις συχνές αλλαγές ταχυτήτων.

Πεντάμπρατσες αλουμινένιες ζάντες, διαφανή κρύσταλλα στα φωτιστικά σώματα, πλήρης εξοπλισμός με πίνακα οργάνων που περιλαμβάνει αναλογικό δείκτη βενζίνης και ένδειξη επιλεγμένης ταχύτητας, πλαϊνό και κεντρικό σταντ, χειρολαβές συνεπιβάτη, αλλά και χώρος για μικροαντικείμενα κάτω από την ευρύχωρη σέλλα, είναι μερικά από τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν ένα κορυφαίο και προσιτό από όλους προϊόν.



Σε λευκό, μαύρο ή κόκκινο, με τιμή που ξεκινά από μόλις €1,145 και με δυνατότητα αποπληρωμής σε 18 δόσεις με επιδότηση των τόκων ή 0 % προκαταβολή και έως 72 μήνες εξόφληση, το νέο Visa-R μπορεί να γίνει εύκολα δικό σας.

Καλύπτεται, όπως κάθε προϊόν της KYMCO, από δύο χρόνια εγγύηση και ένα πλήρες δίκτυο αντιπροσώπων σε όλη την Ελλάδα! Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να απευθυνθείτε στο 800 11 20025 ή στο www.kymco.gr

NEO PEUGEOT TWEET



Δείτε τη γκάμα των Peugeot Tweet αλλά και των υπόλοιπων μοντέλων της γαλλικής εταιρίας, σε όλα τα καταστήματα Kawasaki και εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους.

Το Tweet διατίθεται σε 50, 125 και 150cc και ξεχωρίζει τόσο για τις τεχνικές του προδιαγραφές, δηλαδή τον τετράχρονο κινητήρα του, τους τροχούς 16 ιντσών, τα 2 δισκόφρενα στα 125 και 150, όσο και για την άνεση και την ποιότητα κατασκευής που διαθέτει.

Οι τιμές του Tweet είναι ιδιαίτερα ελκυστικές αφού ξεκινούν από €1,549 για το Tweet 50, ενώ το 125 κοστίζει €1,749 και το 150 €1,899. www.peugeotscooters.gr

ΝΕΑ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΥΤΟΛΙΠΑΝΣΗΣ RK



Οι παγκοσμίου φήμης αλυσίδες RK της σειράς GXW διαθέτουν νέο ειδικό σύστημα αυτό-λίπανσης ενάντια στις υψηλές τριβές και θερμοκρασίες που αναπτύσσονται στις πιο ακραίες ταχύτητες των αγώνων.

Ένα νομιστεράκι βγαίνει κάθε 500 km μέσα από το μοτέρ και τη λιπαίνει… Εντάξει δε γίνεται έτσι ακριβώς, αλλά η λίπανση είναι συνεχής κάτω από όλες τις συνθήκες.

Ως αποτέλεσμα οι GXW με έμφαση στην υψηλή ποιότητα και αντοχή, έχουν έως και 50% μεγαλύτερη διάρκεια ζωής σε σχέση με τις υπόλοιπες αλυσίδες τύπου O-ring. Είναι διαθέσιμες σε 520, 525 & 530 σε διάφορα χρώματα και μπορείτε να τις προμηθευτείτε από όλο το δίκτυο συνεργατών της MOTOWAY Γ. ΚΑΜΠΡΑΝΗΣ Α.Ε. Τηλέφωνο 2310 515557, www.motoway.gr.

BAZAAR ΕΝΔΥΣΗΣ ΣΤΟΝ ΠΙΕΡΡΑΚΟ



Ξεκίνησε από 15/10/11 και έως ότου εξαντληθεί μέχρι και το τελευταίο φερμουάρ του τελευταίου μπουφάν.

Παζάρι ρούχων και κρανών, στο κατάστημα Πιερράκος στον Άλιμο. Η προσφορά περιέχει στοκ από επώνυμα κράνη Shark και CMS της Yamaha, μπουφάν και ρούχα της Alpinestars και Richa και άλλα πολλά καλούδια. Οι προσφορές φτάνουν ως και το -70%!

Τηλέφωνο 210 9824821, www.pierrakos-moto.com.

STOMP GRIP ΚΑΙ... "ΒΕΝΤΟΥΖΑ"

Δε μπορείτε να φανταστείτε, αν δεν τις έχετε χρησιμοποιήσει, τι καταπληκτική δουλειά κάνουν αυτές οι μαλακές βεντούζες στα πλαϊνά του ντεπόζιτου.

Δε γλιστράς, δεν πονάς και φυσικά προστατεύεις το έρμο το τεποζιτό σου από το να το γδέρνεις καθημερινά ή μέσα στην πίστα, αφήνοντάς του ανεξίτηλα σημάδια.

Η μαγκιά με τα Stomp Grip είναι ότι διαθέτουν μία ειδική κόλα, που όταν αφαιρείται δεν αφήνει κανένα απολύτως ίχνος. Επίσης η πολύ μαλακή σύνθεση επιτρέπει τη μέγιστη επαφή του ποδιού χωρίς να καταστρέφει τίποτα στα σημεία τριβής.

Σε πολλά σχέδια και συγκεκριμένα για διάφορα μοντέλα της αγοράς. Βρείτε όλη τη γκάμα στο site www.mouratisgp.gr και στο 210 4954121. Δε χρειάζεται λέμε διεύθυνση, τα στέλνει παντού.



ΝΕΑ ΣΕΙΡΑ AGV, ΝΕΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Το ήξερες ότι εδώ και λίγο καιρό η DAINESE αγόρασε την AGV;

Ωραία τώρα μάθε εκ των έσω ότι στους υπεύθυνους της Dainese έχει "κατσικωθεί" να φτιάξουν το νούμερο ένα κράνος χωρίς ανταγωνισμό. Πώς; Κρατώντας την ασφάλεια δεδομένη και δίνοντας έμφαση σε υλικά, άνεση, βάρος, ορατότητα και αεροδυναμική. Μοντέλο στο όλο εγχείρημα είναι ο συμπαθητικός σε όλους Rossάκος που βοηθά στην εξέλιξη. Γι' αυτό έχει μείνει πίσω από βαθμολογία.

Δες όλα τα νέα εγχειρήματα στο κατάστημα Παπασταύρου Shops στην Καλλιρόης ή τηλεφώνα στο 210 9249350. Επίσης μπορείς να μπείς και στο www.agv.it.



NEO BEL-RAY BLUE TAC, CHAIN LUBE

Είναι κατάλληλο για αλυσίδες τύπου O, X και Z ring και για κάθε τύπου μοτό, προσοχή όχι για Scooter...

Το φιλμ επίστρωσης που δημιουργεί το λιπαντικό Blue Tac αντέχει σε ακραίες θερμοκρασίες με αποτέλεσμα να διατηρεί τη βέλτιστη αντιοξειδωτική και αντισκωριακή του ιδιότητα, δίνοντας πάντα στην αλυσίδα σωστή ροή. Έτσι προστατεύει τα γρανάζια και την αλυσίδα από τη φθορά και μειώνει τη σκόνη, τη λάσπη, την άμμο και τη βρωμιά που θέλουν να διεισδύσουν εντός της έρμης της αλυσίδας σας.

Θα το βρείτε σε όλο το δίκτυο συνεργατών της MOTOWAY Γ. ΚΑΜΠΡΑΝΗΣ Α.Ε. Τηλέφωνο 2310 515557, www.motoway.gr.



KTM 990SM-T ΜΕ ΚΕΡΔΟΣ €2,500

Η KTM προσφέρει το κορυφαίο της Supermoto Touring 990 SM-T στην προνομιακή τιμή των €11,490.

Η προσφορά ισχύει για έναν ιδιαίτερα περιορισμένο αριθμό μοτοσυκλετών και μοντέλα χρονολογίας 2009-2010 χωρίς ABS. Πρόκειται για μια πραγματική ευκαιρία, αφού με την αγορά του SM-T ο κάθε νέος ιδιοκτήτης έχει όφελος €1,500 συγκριτικά με την προηγούμενη λιανική τιμή του ίδιου μοντέλου.

Επίσης σε προσφορά είναι και η έκδοση ABS, με €2,500 κάτω της αρχικής τιμής.

Για περισσότερες πληροφορίες επισκεφτείτε, αν θέτε, το ανανεωμένο Site της KTM: http://www.ktm.com/gr.html.



TRIUMPH TIGER 1050 2012;

Ναι είναι αλήθεια... στα καταστήματα Πιερράκος είδαμε το νέο Tiger 1050 με όλες τις σχετικές βελτιώσεις.

Για τον νέο "Τίγρη" θα μάθουμε σύντομα από σχετικό τεστ του περιοδικού μας, όμως αυτό που ξεχωρίζει με την πρώτη ματιά είναι τα ανανεωμένα χρώματα, οι ζάντες που ακολουθούν νέα χρωματική βαφή, το Fat Bar τιμόνι, ενώ η βελτίωση τις ανάρτησης γίνεται αντιληπτή με την πρώτη κιόλας βόλτα. Η τιμή του είναι στα €12,590 (καλά λόγω εποχών δε θα πώ "μόνο"). Μπορείτε να κάνετε και Test Ride.

Τηλέφωνο 210 9824821, www.pierrakos-moto.com.



T-MAX 500 ΜΕ ΑΓΚΥΡΕΣ!

Πώς αλλιώς θα μπορούσαμε να ονομάσουμε το νέο κιτ φρένων από την Ισπανική NG; Άγκυρες...

Αποκλειστικά και μόνο κατασκευασμένες για το μεγάλο Scooter της Yamaha T-Max, με αντάπτορες-αποστάτες στο μπροστά μέρος, έτσι ώστε να επιτρέψουν στις μεγαλύτερες Full Floating δισκόπλακες 300 mm, να κουμπώσουν πάνω στη δαγκάνα. Το κιτ συμπληρώνεται προαιρετικά από ένα ζεύγος σωληνάκια υψηλής πίεσης, για να γουστάρουμε (βιώνουμε για τους συντηρητικούς) ακόμα καλύτερη αίσθηση στη μανέτα. Α, μην ξεχάσω, οι δισκόπλακες είναι μαργαρίτες, έτσι για να έχεις να πίνεις κάτι στα φανάρια. KostPart, Σταμάτης Κοντογιάννης, 210 9241400, www.kostpart.gr.



SUZUKI

Way of Life!

V-Strom

No1

σε πωλήσεις!

16.000* ευτυχισμένοι οδηγοί!

Εκατομμύρια συναρπαστικές στιγμές!

*ταξινομήσεις από το 2004 έως το 2011

LEON & PARTNERS



DL 650 A

Τώρα, σε νέα, απίστευτη τιμή!

από €8.495

μόνο €6.995

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

V-Strom, η πρώτη μοτοσικλέτα σε πωλήσεις, με τον καλύτερο V-Twin κινητήρα... η απόλυτη ιαπωνική κατασκευή!
Τώρα, με τη νέα, ακόμη χαμηλότερη τιμή είναι εύκολο να την αποκτήσεις!

made in Japan

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε. • 24ΩΡΗ ΓΡΑΜΜΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΤΗΛ.: 210 9988 156 • www.suzuki.gr

ΜΑΝΙΤΑΡΙΑ GB RACING

Τα ψάχνατε πού και ποιός; Να ποιος τα έχει: ο Μουράτης ο γιατρός.

Αυτά τα μανιτάρια είναι θαύμα. Δοκιμασμένα χωρίς να καταστρέφουν πλαίσια και να τρυπάς πλαστικά, θα προστατέψουν στο ακέραιο τη μοτοσυκλέτα σας από τυχόν χαζοτούμπες γιατί διαθέτουν βάσεις ειδικά κατασκευασμένες όχι μόνο για τον σκελετό, αλλά και για τα καπάκια του κινητήρα. Εξελιγμένα και δοκιμασμένα στο παγκόσμιο SBK, αλλά και από τον ίδιο τον αντιπρόσωπο, ο οποίος ως γνωστός βρόντακας των Σερρών αποφάσισε να φέρει κάτι σοβαρό για να του προστατεύει τον κινητήρα του επιτέλους.

Βρείτε όλη τη γκάμα στο www.mouratisgp.gr και στο 210 4954121. Δε χρειάζεται λέμε διεύθυνση, τα στέλνει παντού.



ΤΑ ΠΑΝΤΑ ΓΙΑ... ΤΑ ΠΑΝΤΑ

Όχι για τα αρκουδάκια, αλλά για τα μηχανάκια σας, τα πάντα θα βρείτε στο κατάστημα GP Μουράτης.

Ο κύριος αυτός σε συνεργασία με το εξωτερικόν έχει στη διάθεση του μεταχειρισμένα ανταλλακτικά για όλες σχεδόν τις μοτοσυκλέτες στη χώρα μας. Γιατί να το πλερώσεις λοιπόν καινούργιο και να μην πάρεις ένα μεταχειρισμένο ανταλλακτικό στη μισή σχεδόν τιμή; Ε τι θές; Μοτέρ, πλαστικά, μαρσπιέ, σκελετά, "και ό,τι άλλο χρειαστείς, στου Μουράτη το κατάστημα θα βρεις"... και στιχάκι!

Επίσης στο εν λόγω κατάστημα θα βρεις και πολυεστερικά για το αγωνιάρικο σου, σε πολύ χαμηλές τιμές. www.mouratisgp.gr και 2104954121. Δε χρειάζεται διεύθυνση, τα στέλνει παντού.



MRG ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΜΕ ΜΕΡΑΚΙ

Το κατάστημα του Κωνσταντίνου Γιαννακόπουλου στη Μιχαλακοπούλου (το MRG) δεν είναι ένα απλό συνεργείο για Service και μόνο.

Ο συγκεκριμένος κύριος, αν και αργός στην πίστα (σαύρα λέμε), κατέχει άνω του μέσου όρου την μηχανο-λογικήν, λύνοντας πολλά "άλυτα" μηχανολογικά και ηλεκτρολογικά προβλήματα στη μοτοσυκλέτα σας. Επίσης το χοντρό μεράκι του είναι η βελτίωση μοτοσυκλετών –κυρίως ιαπωνικών, καθώς και η τοποθέτηση ηλεκτρονικών βοηθημάτων όπως: Traction Control, τηλεμετρίες, αισθητήρες κ.ά. Βέβαια, όπως όλα τα καλά συνεργεία του κολεγίου, διαθέτει ηλεκτρονικούς αναλυτές και μηχάνημα καθαρισμού μπεκ.

Τηλέφωνο 210 7775834. Μιχαλακοπούλου και Φειδιππίδου 30 ή αλλιώς τρίτη γκαζιά στη Μιχαλακοπούλου δεξιά.



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

ΖΕΛΑΤΙΝΕΣ ΑΠΟ ΤΗ F. FABBRI

Οι Ιταλοί το ξέρουν ρε παιδί μου το άθλημα της προστασίας από τον αέρα. Και όχι μόνο αυτό αλλά είναι αξεπέραστοι στο design.

Μέσα σε όλη την πολύ μεγάλη γκάμα της εταιρίας ξεχωρίζει περίτρανα η νέα ζελατίνα για το νέο YAMAHA T-Max 500, η οποία ειδικό μεταβλητό κουρμπάρισμα, έτσι ώστε να δαμάζει τον αγέρα, αλλά και να μη χάνεις τίποτα από τη σωστή ορατότητα με τον δρόμο. Στη γκάμα της εταιρίας θα βρείτε όλων των ειδών τις ζελατίνες, καρίνες under tail κ.ά.

Spiliotis Moto, 210 5777906, www.spiliotis.gr.



ΝΕΑ ΣΕΙΡΑ REMUS POWER CONE

Καταρχάς να σας πω, αν δεν το ξέρετε, ότι η Remus είναι η εταιρία με τις περισσότερες εφαρμογές σε μοτοσυκλέτα.

Αποκλείεται να έχεις μηχανάκι, οποιοδήποτε λέμε, και να μη βρεις μια εξάτμιση Remus γι' αυτό. Τι θες, από Gas Gas, BMW, ως Morini θα βρεις την υγειά σου γιατί δεν ψάχνεις, βελτιώνεις στο έπακρο, ελαφρώνεις σαν πούπουλο και έχεις οποιαδήποτε ώρα ό,τι ανταλλακτικό χρειαστείς.

Δες την καινούργια σειρά της εταιρείας, εξελιγμένη από τα MotoGP σε απόληξη κώνου. Σε μαύρο ματ αλλά και μεταλλικό χρώμα.

Βρες όλη την γκάμα στο www.spiliotis.gr ή μάθε περισσότερα στο 210 5777906.



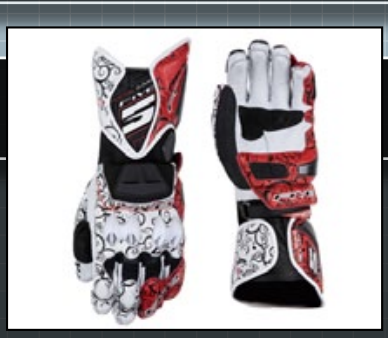
TAKE FIVE (5)

Απίστευτη νέα γκάμα γαντιών από την ολοκαίνουργια εταιρεία που ήρθε και στην Ελλάδα μέσα από τη Moto Market.

Πρόκειται για τα γάντια που εμπιστεύεται ο γνωστός μας Andrea Dovizioso, από τα MotoGP. Η Γαλλική εταιρία 5 παράγει γάντια και μόνο, εξασφαλίζοντας εξειδίκευση και τεχνογνωσία σε ένα προϊόν. Υπάρχουν όλων των ειδών, από καθημερινής χρήσης ως αγωνιστικά ίδια με αυτά που φοράει ο Dovi.

Το μεγάλο πλεονέκτημα της εν λόγω εταιρίας είναι η πολύ χαμηλή τιμή με την οποία λανσάρονται στην ελληνική αγορά, ενώ η μεγάλη γκάμα της 5, θα ενθουσιάσει και τον πιο αδιάφορο… αλήθεια λέμε. Μπες στο Site της εταιρίας www.fivegloves.com και δες τη μεγάλη ποικιλία.

Moto Market, 210 9222349, www.motomarket.gr.





Μια ημέρα που θα αλλάξει τη ζωή σας

RIDING SCHOOL Step1&2

ΗΜΕΡΙΔΕΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ





RIDING SCHOOL 1

Γυροσκοπικό φαινόμενο
Πως στέκεται όρθια σε δύο τροχούς η μοτοσυκλέτα. Πως στρίβει. Τί πρέπει να κάνουμε και τι όχι για να στρίψει σωστά.

Rotation (Περιστροφή της μοτοσυκλέτας).
Η επίδραση που έχει η σωστή χρήση του γκαζιού στη συμπεριφορά της μοτοσυκλέτας. Τι είναι μύθος και τι αλήθεια. Πως ανοίγουμε σωστά το γκάζι
κατά τη διάρκεια της στροφής και γιατί.

Φρενάρισμα.
Πως φρενάρουμε σωστά. Σωστή χρήση και των δύο φρένων. Που βρίσκεται το κατάλληλο σημείο για ένα σωστό φρενάρισμα.

Θέση οδήγησης.
Ποια είναι η σωστή στάση πάνω στη μοτοσυκλέτα. Τι επίδραση έχει. Πως
στηριζόμαστε καλύτερα. Πώς να μείνετε ξεκούραστοι.

Αλληλουχία κινήσεων κατά την οδήγηση
Πότε πρέπει να κάνουμε μία ενέργεια και πότε όχι. Ποια είναι η σωστή σειρά ενεργειών πριν και κατά τη διάρκεια της στροφής. Τι επίδραση έχει το λάθος.

Απόλυτος έλεγχος.
Ποιό είναι το σαφές μήνυμα που δεχόμαστε κατά την οδήγηση (αλλά το αγνοούμε). Με ποιό τρόπο εξασφαλίζουμε ότι θα έχουμε πάντα το 100% του ελέγχου.

RIDING SCHOOL 2

Επισκόπηση Riding 1
Επανάληψη της αλληλουχίας του Riding 1, με έμφαση στη στάση σώματος, καθώς αποτελεί κρίσιμη προϋπόθεση για το υπόλοιπο της ημέρας.

Εναλλαγή κλίσης σώματος και μοτοσυκλέτας.
Πως μπορούμε να αλλάξουμε την η κλίση της μοτοσυκλέτας σε σχέση με το δρόμο χρησιμοποιώντας το σώμα μας.

Apex – η σημασία του για κάθε στροφή.
Ποιο είναι το σημείο εκείνο της στροφής μέσω του οποίου διακρίνουμε αν έχουμε σωστή γραμμή ή όχι-πόσο σημαντικό είναι για την ασφάλειά μας. Αναγνωρίστε το σημείο όπου θα ξεκινήστε τη στροφή σε άγνωστη διαδρομή. Πως θα αναγνωρίζετε με σαφήνεια το σημείο όπου πρέπει να ξεκινήσετε να στρίβετε, ακόμη και αν πρόκειται για μια στροφή που συναντάτε για πρώτη φορά.

Κλίσεις του οδοστρώματος – πως διαφοροποιείται η οδήγησή μας.
Η σημασία των κλίσεων του οδοστρώματος (ρήσεις, ανηφόρα, κατηφόρα), ποιες είναι οι ενέργειες που πρέπει να κάνουμε.

Εμπόδιο μέσα στη στροφή – τεχνικές για να αποφύγετε και να παραμείνετε στο δρόμο.
Ένα εμπόδιο ή νερά μέσα στη στροφή μπορεί να έχουν απρόβλεπτες συνέπειες Πως τα αντιμετωπίζουμε, πως παραμένουμε ψύχραιμοι και τί χρειάζεται να κάνουμε για να παραμείνουμε στο δρόμο.

Κόστος:
160 €
(Auto Festival)
200 €
(Μέγαρα)
Απαραίτητος εξοπλισμός:
Κράνος, δερμάτινα ή cordura (στην πίστα Μεγάρων υποχρεωτικά δερμάτινα), μπότες και γάντια. Δυνατότητα ενοικίασης εξοπλισμού με κόστος 20,00€

PRIVATE TRAINING

Μια ημέρα με τον Θανάση Χούντρα. Εξατομικευμένη εκπαίδευση στα στοιχεία τουRiding School. Συμμετέχουν έως δύο άτομα ανά ημέρα.
Κόστος Συμμετοχής1 άτομο: 400 € 2 άτομα: 500 € **Τοποθεσία:** Auto Festival

Auto Festival 32ο χλμ Αθηνών Λαμίας Πολυδένδρι
Τηλέφωνα επικοινωνίας: 210.92.49.350, 229.50.26.270, κιν.:6941633040
Email: jarv@0300.gr , joannaarvan@gmail.com
Πρόγραμμα Εκδηλώσεων:
www.MotorcycleRidingAcademy.com

ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ: MAKE ROADS SAFE HELLAS · MOTRAC · AUTO FESTIVAL

ΧΟΡΗΓΟΙ: YAMAHA ΜΟΤΟΘΥΝΑΜΙΚΗ Α.Ε.Ε. · MOTODIKTYO · ORTZOPOULOS · ebike

ΤΑ ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΑ SCOOTER QUADRO ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Το 350D είναι εφοδιασμένο με το υψηλής τεχνολογίας υδροπνευματικό σύστημα ανάρτησης HTS (Hydraulic Tilting System), μία παγκόσμια καινοτομία που προσδίδει στο όχημα σταθερότητα, ικανότητα ελιγμών, ασφάλεια και οδηγική απόλαυση.

Αυτό το καινοτόμο υδραυλικό σύστημα αναρτήσεων επιτρέπει και στους δύο εμπρόσθιους τροχούς να προσαρμόζονται διαρκώς στην επιφάνεια του δρόμου χωρίς να απαιτείται ιδιαίτερη οδηγική εμπειρία, εξασφαλίζοντας έτσι μια σταθερή και άνετη οδήγηση ακόμα και σε καταστάσεις που θα έθεταν ένα όχημα εκτός ισορροπίας (π.χ. σαμαράκια δρόμου και λακκούβες, ράγες, ξαφνικά εμπόδια κτλ.). Ο καινοτόμος μηχανισμός κλίσης επιτρέπει στο όχημα να αποδίδει τα μέγιστα σε απόδοση και άνεση, προσφέροντας ευχαρίστηση οδηγώντας με αίσθημα ασφάλειας.



Το Quadro θα μπορείτε να το δείτε σύντομα στα καταστήματα SYM, σίγουρα μετά τον Δεκέμβριο. Περισσότερες πληροφορίες για τη λειτουργία και τις δυνατότητες του νέου scooter 350D μπορείτε να βρείτε στην ιστοσελίδα www.quadroscooters.gr. ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε., www.gorgolis.gr.

VARIATOR JCOSTA ΓΙΑ HONDA PCX 125

Έχω ένα φιλαράκο που με έχει ζαλίσει επειδή έχει Jcosta κιτάκι στο SH 300 του.

Η αλήθεια είναι ότι ακόμα δεν έχω καταφέρει να τον περάσω με τίποτα. Ούτε με υπερκυβισμένο SH 300, ούτε καν με το TMAX. Ε λοιπόν η ίδια εταιρία βγάζει και για το νέο PCX 125 βελτιωμένο κιτ μετάδοσης. Αν κρίνω από το "ιπτάμενο" 300άρι, θα ήθελα να δω πολύ πως δουλεύει σε PCX. Το variator της JCosta, είναι κατασκευασμένο από ειδικά κατεργασμένο CNC αλουμίνιο, καμπάνα από ανοξείδωτο ατσάλι και μπίλιες από πλαστικό υψηλής ποιότητας. Μεγαλύτερη επιτάχυνση, μεγαλύτερη ροπή, καλύτερη απόκριση κατά το άνοιγμα και κλείσιμο του γκαζιού, μεγαλύτερη τελική ταχύτητα, όλα σε ένα μικρό πακέτο.



Αντιπροσωπεύεται και αυτό από τον Αλεξόπουλο στο Κουκάκι, Δημητρακοπούλου 22. Τηλέφωνο 210 9222776, www.alexopoulos.gr.

Η DUCATI ΑΠΟΚΑΛΥΠΤΕΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΤΟΥ 2012

Όχι που θα μου ξέφευγε η πληροφορία.

Λίγες μέρες πριν την παρουσίαση της νέας Ducati 1199 Panigale Superbike στη διεθνή έκθεση μοτοσυκλέτας, αμέσως μετά την πρόσφατη παρουσίαση της ολοκαίνουργιας 848 Streetfighter, η Ducati αφήνει να διαρρεύσουν ακόμα περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη γκάμα των μοντέλων της επόμενης χρονιάς.

Με την αυτοπεποίθηση της εμπορικής επιτυχίας της οικογένειας Multistrada που απαρτίζεται από τα 1200 ABS, 1200 S Sport, 1200 S Sport Pikes Peak Special Edition και 1200 S Touring, η εταιρία συνεχίζει την επιτυχημένη πορεία της και το 2012.



Έτσι λοιπόν τα μοντέλα του 2012 θα φέρουν ενισχυμένη και μεγαλύτερη σέλα, εμπρός και πίσω, η οποία θα προσφέρει ακόμα πιο άνετη και ξεκούραστη οδήγηση, ενώ η Multistrada 1200 S Touring θα προσφέρεται σε έναν ακόμα χρωματισμό: τιτάνιο ματ (race titanium matte) με μαύρο πλαίσιο. Ο νέος χρωματισμός έρχεται να προστεθεί στους χρωματισμούς του κόκκινου και του άσπρου που διατίθενται ως τώρα.

mouratis gp
spare parts

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ - ΕΜΠΟΡΙΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΜΟΤΟ/ΤΩΝ
ΑΝΤΑΛΑΚΤΙΚΩΝ & ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

Διαθέτουμε μια μεγάλη γκάμα αυθεντικών μεταχειρισμένων ανταλλακτικών
για όλες τις μοτοσυκλέτες μεγάλου κυβισμού της
SUZUKI - HONDA - YAMAHA - KAWASAKI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

Sebimoto
Carbon Technology Race bodykits

KPS Racing
Foot Hangers

GB Racing
Motorcycle Protection

STOMPGRIP
TRACTION PADS

GPM Racing Equipment
Brake Discs

MBR
MOTOR HOLDERS

BCL
BRAKE & CLUTH LEVERS

Αποστέλλουμε ανταλλακτικά σε όλη την Ελλάδα με αντικαταβολή
και για την Αττική έχουμε υπηρεσία
αυθημερόν παράδοσης
σε συνεργαζόμενα συνεργεία και εκθέσεις

Για λεπτομερές πληροφορίες απευθυνθείται στο ημερησίως ανανεώμένο Seit

www.mouratisgp.gr

P. RALLI 118 - 184 54 ΝΙΚΑΙΑ
TEL.: 210 4975776 TEL/FAX.: 210 4954121 - e-mail.: info@mouratisgp.gr

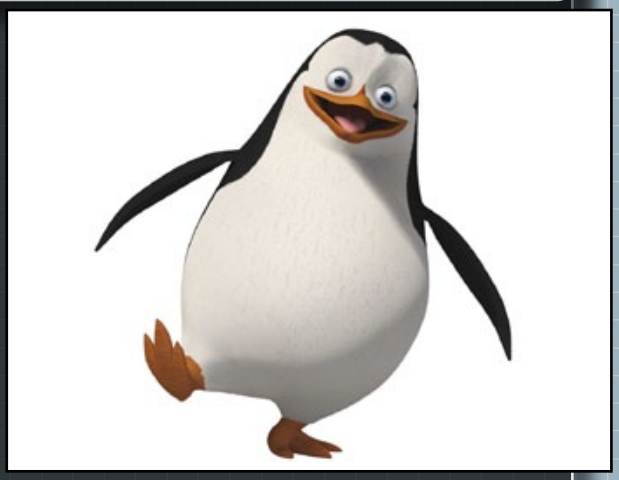
battleZone

ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΕ COLLECTION

Είναι τόσο μεγάλη η προσφορά σε χειμερινά ρούχα από το κατάστημα Γκουντούφας, που γλωσσέψαμε τη μπέρδα μας.

Το συγκεκριμένο κατάστημα στη Μιχαλακοπούλου ανακαινίστηκε βρίσκοντας νέο χώρο στο Νο 108 και επί τη ευκαιρία έβγαλε προσφορά πολλά μπουφάν, αδιάβροχα, γάντια χειμωνιάτικα, αλλά και κράνη έτσι για το ξεκάρφωμα.

Μπορεί πολλοί να έχουν προσφορές τη σήμερον ημέρα, αλλά προσφορές σε επώνυμα λίγοι κάνουν. Επίσης στο κατάστημα Γκουντούφας μπορείτε να βρείτε ως 12 άτοκες δόσεις στις αγορές σας, για να μάθουν οι τράπεζες. Μπες στο www.goudoufas.gr ή πάρε στο 210 7484891 για να δεις.



ΔΕΚΕΜΒΡΙΑΝΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ TRIUMPH

Η Triumph ενημερώνει για τις τρέχουσες προσφορές σε συγκεκριμένα μοντέλα Triumph.

Συγκεκριμένα οι προσφορές αφορούν τα κάτωθι μοντέλα και ισχύουν μέχρι 31/12/2011:

- Triumph Tiger 1050 (συνεχιζόμενη προσφορά): Η μοτοσυκλέτα προσφέρεται στην τιμή των €9,990 με το κλειδί στο χέρι (τιμή καταλόγου: €10,990), με δώρο τέλη ταξινόμησης, τέλη κυκλοφορίας, έξοδα εκδόσεως πινακίδας, επιδότηση ανταλλαγής ή δώρο-έκπληξη.
- Triumph Sprint GT με νέα προσφορά στη τιμή των €12,990 (από €13,590), με επιπλέον δώρο τη βαλίτσα αξίας €630 (συνολικό κέρδος δηλαδή €1,230).
- Bonneville T100 με δώρο γνήσια αξεσουάρ και ρούχα Triumph αξίας €600.

Για όλα τα μοντέλα υπάρχει δυνατότητα απόκτησης με προνομιακό επιτόκιο 7.9% της VW Bank. www.eliofil.gr



NEO SPRINTER 125I

Τώρα το Sprinter έρχεται ακόμα καλύτερο!

Το νέο Sprinter διαθέτει νέο ισχυρότερο κινητήρα 125cc. Χάρη στο εξελιγμένο σύστημα ψεκασμού (EFI) με συνδέσεις της ιαπωνικής Sumitomo επιτυγχάνει ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα κατανάλωσης καυσίμου 1.77 lt/100 km παρακαλώ. Σχεδιαστικά το νέο Sprinter125i διατηρεί την ίδια δυναμική σπορ εμφάνιση, με αεροδυναμική καρίνα, spoiler αλουμινίου, μοντέρνες ζάντες κράματος αλουμινίου και πίνακα οργάνων με στροφόμετρο.

Στον τομέα της ασφάλειας υπερέχει έναντι του ανταγωνισμού χάρη στα πίσω – εμπρός δισκόφρενα με διπίστονες δαγκάνες, τα σωληνάκια φρένων υψηλής πίεσης και το ενισχυμένο ψαλίδι.

Η τιμή του στα €1,465 το καθιστά το οικονομικότερο injection παπί της αγοράς, ενώ διατίθεται και με 24μηνο επιδοτούμενο χρηματοδοτικό πρόγραμμα. Θα το βρείτε σε χρωματισμούς μαύρο και άσπρο/μαύρο μέσω του δικτύου της ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε.

Αθήνα: Θησέως 309, 210 9403880, Υπόλοιπη Ελλάδα: 24310 56101, www.gorgolis.gr, e-mail: sales@gorgolis.gr.



We Like

και προτείνουμε...

ΑΘΗΝΑ

ΤΟ Service και Η Βελτίωση στην Μιχαλακοπούλου



ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ

Προστατευτικά κάγκελα για όλα τα μοντέλα της αγοράς



ΠΟΛΥΓΩΝΟ

Πεπειραμένο λαστιχάδικο στον περιφερειακό... που πιάνει όλη την περιφέρεια



ΖΩΓΡΑΦΟΥ

Ζωγράφου και προάστεια, δεν υπάρχει καλύτερο!



ΥΜΗΤΤΟΣ

Το δικό μας λαστιχάδικο στον Υμηττό



ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ

Εξουσιοδοτημένο YAMAHA service στην Αργυρούπολη



ΠΡΟΣΦΟΡΑ ROYAL ENFIELD

Επωφεληθείτε από τη Χριστουγεννιάτικη προσφορά και αποκτήστε τώρα τη Royal Enfield Bullet 500 EFI, με έκπτωση έως και €550.

Ένα καταπληκτικό μηχανάκι καθημερινής χρήσης, με διαφορετικό χαρακτήρα για να ξεφεύγεις από το κοινό look του πλήθους των μοτοσυκλετών.

Bullet 500 EFI λοιπόν, με μίζα για όσους δεν ξέρουν, τώρα από €5,950 σε τιμή προσφοράς €5,400.

Επίσης, το Bullet 500 EFI με μίζα και μανιβέλα από €6,395, τιμή προσφοράς €5,995.

Η προσφορά ισχύει έως τις 10 Ιανουαρίου 2012.

Περισσότερες πληροφορίες στο 210 9241621. CLASSIC MOTORCYCLES LTD, www.royalenfield.com.gr.



ΤΟ ΠΑΚΕΤΟ

Ξέρεις ότι οι περισσότερες Ιαπωνικές μοτοσυκλέτες φορούν γρανάζια Sunstar; Ε που να το ξέρεις. Είναι αυτά που αργούν να φαγωθούν; Άντε γειά σου.

Όταν ξανακάνεις λοιπόν αλλαγή ζήτα τα αυθεντικά Ιαπωνικά γρανάζια Sunstar και για ακόμα μεγαλύτερο ξεκάρφωμα, βάλε και την Ιαπωνική αλυσίδα Tsubaki. Κάτι ξέρουν οι Ιάπωνες που τα χρησιμοποιούν σε όλες τις μοτοσυκλέτες παραγωγής.

Το πακέτο Sunstar-Tsubaki προσφέρεται σε καταπληκτική τιμή, για όλες τις μοτοσυκλέτες παραγωγής, Ιαπωνικές και φυσικά Ευρωπαϊκές. Γιατί και οι Ευρωπαίοι έχουν ψυχή.

Πάρε στο 210 7470074 ή στο 210 8232001 ή μπες στο www.bele.gr και μάθε για το δικό σου.



BIMOTA DELIRIO ΣΕ ΑΠΙΣΤΕΥΤΗ ΤΙΜΗ

Τώρα κοίτα, θα σε κομπλάρω λίγο γιατί θα σου πω ότι το συγκεκριμένο μηχανάκι είναι σε προσφορά στα €14,000.

Θα μου πεις ότι είναι πολλά, αλλά σκέψου ότι κανονικά έχει €22,000!!! Ναι, καλά διάβασες και ποτέ δεν πρόκειται να το αποκτούσες γιατί είχες τις αναστολές σου. Όμως φίλε τώρα που η τιμή είναι όσο ένα χιλιάρι απλό, θα συνεχίζεις να το σκέφτεσαι; Μόνο τα περιφερικά του κοστίζουν τόσο. Άσε που είναι ένα μηχανάκι που δε χρειάζεται να το αλλάξεις ποτέ, γιατί και σε 10 χρόνια πάλι πρωτοποριακό θα είναι.

Φυσικά την προσφορά θα τη βρεις στο Fan Motorcycles, 210 9955451.



We Like

και προτείνουμε...

ΣΑΛΑΜΙΝΑ

για την Σαλαμίνα και το διαδίκτυο



Ν. ΚΟΣΜΟΣ

δίνει ΑΞΙΑ στην μοτοσυκλέτα σας



ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ

Εμπειρία αποκτημένη στην πίστα



Ν. ΚΟΣΜΟΣ

Ο ΕΙΔΙΚΟΣ στα φρένα!



ΑΘΗΝΑ

Ειλικρίνεια και γνώση σε ένα!



ΝΙΚΑΙΑ

Μεταχειρισμένα ανταλλακτικά για όλη την Ελλάδα



ΚΑΓΚΕΛΑ... ΚΑΓΚΕΛΑ ΠΑΝΤΟΥ

Η τσέχικη RD κατασκευάζει μεταλλικά προστατευτικά για πολλές μοτοσυκλέτες παραγωγής, και φυσικά για το αγαπητό μας V-Strom 650 αλλά και το 1000.

Είναι ειδικά ομολογκαρισμένα για κάθε ένα ξεχωριστά τύπο μοτοσυκλέτας, χωρίς περίπου ή αν κατά την τοποθέτηση.

Η τιμή τους είναι πολύ χαμηλή, γιατί και στην περίοδο κρίσης η χαζοτούμπες δε λείπουν και δυστυχώς τότε είναι που κοστίζουν περισσότερο. Μόνο με €90 μπορείς να έχεις για να προσέχεις. Έφυγες στο κατάστημα KostPart, του Σταμάτη Κοντογιάννη στο Κουκάκι, 210 9241400, www.kostpart.gr.



Η AVON ΕΧΕΙ ΤΗΝ ΛΥΣΗ

Στη γκάμα της εταιρίας προστίθεται το νέο Viper Strike το οποίο έχει τα εξής δύο πλεονεκτήματα: Πρώτον είναι ειδικά κατασκευασμένο από λευκό χαρτί για Mega Scooter και μόνο και δεύτερον είναι πολύ φθηνό!

Διαθέτει ενισχυμένο σκελετό με άκαμπτα λινά, συνδυάζοντας αντοχή στο βάρος σε μικρή μάζα. Επειδή λοιπόν τα περισσότερα Mega Scooter διαθέτουν μικρούς τροχούς και μεγάλο βάρος, ένα είναι το ελαστικό που τους δίνει πολύ καλή πρόσφυση, το νέο Viper Strike. Βρείτε το σε όλα τα καταστήματα ελαστικών. Αντιπρόσωπος: Agripan S.A.



TEST RIDE ΣΤΟ ΝΕΟ KTM 125 DUKE

"Γουρούνι στο σακί" θα πάρεις; Όχι βέβαια

Γι' αυτό, γεμάτοι αυτοπεποίθηση για τα προϊόντα τους, τα παλικάρια του Fan Motorcycles σας δίνουν να οδηγείστε ότι έχετε κατά νου να αγοράσετε. Και φυσικά στην περίπτωση που σκέπτεστε να αγοράσετε τον νέο "μικρό" δούκα, δε θα μπορούσε το εν λόγω κατάστημα να μη σας προσφέρει ένα Test Ride για να είστε σίγουροι 100% για την επιλογή σας. Κλείστε ένα ραντεβού σήμερα. Fan Motorcycles, Ηρώων Πολυτεχνείου 8, Ηλιούπολη, 16431, 2109955451, Fax: 210 9923890, www.fanmoto.gr.



ΝΕΟΣ ΛΥΚΟΣ ΣΤΟ ΚΟΠΑΔΙ

Με ένα νέο σύγχρονο κινητήρα, ο "λύκος" της SYM προσφέρει ένα εξαιρετικό πακέτο ιπποδύναμης και ροπής.

Η ψυχή του Wolf 250i είναι ένας 4βάλβιδος υγρόψυκτος κινητήρας 250 cc με αντικραδασμικό άξονα που αποδίδει 26 hp στις 7,500 rpm!

Η ειδική κατεργασία κεραμικής επίστρωσης του κυλίνδρου εγγυάται για τη μακροζωία του κινητήρα. Καθαρότερα καυσαέρια και εξαιρετική οικονομία καυσίμου (2.44 lt/100 km) επιτυγχάνονται χάρη στην ψηφιακή τεχνολογία ψεκασμού καυσίμου (E.F.I.) και τον τριοδικό καταλύτη με αισθητήρα O2.

Η καλαίσθητη LCD οθόνη που ξεχωρίζει χάρη στον ιδιαίτερο μπλε φωτισμό της, διαθέτει ψηφιακό ταχύμετρο και ψηφιακή ένδειξη ταχυτήτων ενώ παρέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες με μία ματιά.

Το σύστημα φρένων του Wolf 250i, αποτελείται από ένα δίσκο "μαργαρίτα" 288 mm με ακτινική δαγκάνα και πίσω δισκόφρενο 222 mm. Επιπλέον, οι μανέτες του συμπλέκτη και του φρένου διαθέτουν 4 θέσεις ρύθμισης για βελτιστοποίηση του χειρισμού.

Δείτε το και αυτό μαζί με όλη την γκάμα SYM, στο κατάστημα Γκουντούφας στη Μιχαλακοπούλου 108, www.goudoufas.gr ή πάρε στο 210 7484891.



We Like

και προτείνουμε...

Επιτέλους, BMW service στα μέτρα σας

ΑΘΗΝΑ

ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ SERVICE BMW

GS

ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ - ΚΙΛΗΡΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

Ηλία Ηλιού & Βουλιαγμένης 102 - Αθήνα
τηλ.: 210 90 20 110, κιν.: 6937 192 217, κιν.: 6977 219 696
email: G.S.bmw@hotmail.gr

Η υγεία της... πανω απ'όλα!

ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ

MOTO HOSPITAL

- Service - Επισκευές
- Βελτιώσεις
- Αναπαλαιώσεις
- Ανταλλακτικά
- Καθαρισμός μπεκ
- Εμπορία μοτο
- Ελαστικά

www.moto-hospital.gr

Τα πάντα για την υγεία της μοτοσικλέτας σας σε ένα κατάστημα!

Husqvarna

Vespa GILERA SUZUKI YAMAHA Kawasaki HONDA

Δωδεκανήσου 15 - Αργυρούπολη Τηλ/Fax: 210 9960080

Για ελαστικά υψηλών επιδόσεων

ΚΟΥΚΑΚΙ

BRIDGESTONE

RIDER'S SHOP
ΠΟΝΤΙΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
Ελαστικά Μοτοσυκλετών

Δημητρακοπούλου 32-34
117 42 Κουκάκι
Τηλ. & Fax: 210 9225930
info@betamotor.gr

elastrak

Ο ταχύτερος στις αλλαγές...

ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ

10' MINUTE OIL CHANGE

KRITIKOS oil shop

ΚΕΝΤΡΟ ΑΛΛΑΓΗΣ ΛΑΔΙΩΝ

QUICK SERVICE

ΓΕΡΟΥΠΑΝΟΥ 31 - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ

210 99 31 454

Εγγύηση στα μεσόγεια!

ΣΤΑΥΡΟΣ

Tsalikis

ΠΩΛΗΣΕΙΣ

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ SERVICE • ΑΝΤΑΛΛΑΓΕΣ • ΑΞΕΣΟΥΑΡ • ΕΛΑΣΤΙΚΑ

εξουσιοδοτημένο service HONDA - SUZUKI - KAWASAKI - PEGEUOT

Λ. Μαραθώνος 22 - 153 44 - Γέφυρα Σταυρού
Τηλ.: 210 6046581, 210 6615126 - Fax: 210 6615126
www.tsalikis.gr - info@tsalikis.gr

αν θέλετε κι εσείς να προβληθείτε στις σελίδες του

We Like

επικοινωνήστε μαζί μας στο: 3chris@ebike.gr

Κιν. 6946120836

Χριστουγεννιάτικη δώρα



Φέτος μην τον περιμένετε...

ό,τι κάνετε μόνοι σας

επιμέλεια: Χρήστος Θεοδωρόπουλος



ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΕΒΙΚΕ ΨΑΧΝΕΙ ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΑ ΒΡΙΣΚΕΙ ΓΙΑ ΕΣΑΣ ΤΑ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΤΕΡΑ ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΙΑΤΙΚΑ ΔΩΡΑ

market

Χριστουγεννιάτικα δώρα

ΓΥΑΛΙΑ ΗΛΙΟΥ. ΠΡΟΣΦΟΡΑ, ΑΠΟ €15 ΕΩΣ €30.

- Είναι πολύ καλής ποιότητας με uv, se you, ni yang κλπ.
- Υπάρχει μεγάλη ποικιλία.
- Θα εκτιμηθεί ιδιαιτέρως από όλους γιατί δεν είναι gadget, είναι χρήσιμο.

Motofashion,
210 8547681





ΠΟΛΥΟΡΓΑΝΟ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ ΜΕ €4

- Έχει πυξίδα. Για να βγεις από τον γκρεμό...
- Έχει σφυρίχτρα. Μάλλον για να σε βρίσκουν στον γκρεμό, αν μπορείς ακόμα να σφυρίξεις.
- Έχει θερμόμετρο. Για να ξέρεις αν θα επιβιώσεις –στον γκρεμό πάντα.

Baxevanis Moto,
210 9237000



ΚΟΥΠΑ ΚΑΦΕ ΜΕ ΛΟΓΟΤΥΠΟ, €9

- Έχεις αυτόματα άποψη (δεν πίνεις για παράδειγμα σε κούπα με Madonna).
- Καλό δώρο για γραφείο.
- Το κάνεις και μολυβοθήκη.

Pierrakos Moto,
210 9824821



ΜΠΡΕΛΟΚ ΜΕ €5

- Πάντα επίκαιρο.
- Δεν το χάνει εύκολα (εκτός αν χάνει συνέχεια τα κλειδιά του-της).
- Δεν καταστρέφει την τιμονόπλακα.
- Είναι αγχολυτικό, λειτουργεί και ως μπεγλέρι.



Papastavrou Shops,
2109249350

DVD ΜΕ ΟΤΙ ΘΕΜΑ ΘΕΣ ΑΠΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ, ΠΡΟΣΦΟΡΑ €5

- Χιλιάδες για να διαλέξεις.
- Τσάμπα, γιατί τα περισσότερα είχαν €25 και €30.
- Για χώμα.
- Για πίστα.



No Limits,
210 9219978

ΚΟΥΜΠΑΡΑΣ ΝΤΕΠΟΖΙΤΟ €25.8

- Το μόνο ντεπόζιτο που κάνει οικονομία.
- Ευχαριστιέσαι να ακούς το "γκλιν" κάθε φορά που ρίχνεις κέρμα.
- Είναι μόστρα για το σαλόνι.
- Έξυπνο για περίοδο κρίσης.



Pierrakos Moto,
210 9824821

Χριστουγεννιάτικα δώρα

ΒΙΒΛΙΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ, €15

- Είναι πολύ καλύτερο από το πρώτο, είναι πιο ολοκληρωμένο.
- Εκπαιδευτικό τόσο για μικρούς όσο και για μεγάλους που νομίζουν ότι τα ξέρουν όλα.
- Ο Τσαρούχας είναι καλό παιδί.

Sbrinis Wash & Go,
2107780003



ΡΟΛΟΪ DAINESE, €80 ΠΡΟΣΦΟΡΑ

- Είναι Dainese.
- Είναι σε προσφορά. Δε θα το ξαναβρείς πιο φθηνά.
- Η συσκευασία "σκοτώνει".

Papastavrou Shops,
210 9249350



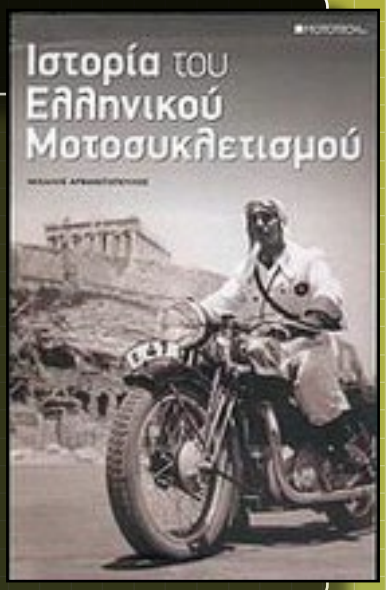
ΧΟΥΦΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΡΥΟ, €40

- Μπαίνουν παντού
- Κάνουν τρελή δουλειά. Και έχεις αίσθηση και δεν κρυώνεις.
- Είναι έξυπνο δώρο και πρωτότυπο.
- Κάνεις κωλ@δάχτυλο χωρίς να σε βλέπουν.

Goudoufas moto,
210 7484891



Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΜΟΥ, €35 ΠΡΟΣΦΟΡΑ



- Με δώρο DVD της επιλογής σας.
- Είναι αριστούργημα, αξίζει να το έχεις αρχείο.
- Το έχει γράψει ο Chuck Norris.

No Limits,
210 9219978

ΘΕΡΜΑΙΝΟΜΕΝΑ GRIPS, €30



- Η τοποθέτησή τους είναι πανεύκολη.
- Σε όποιον το δώσεις θα πάθει πλάκα.
- Είναι πραγματική λύση για τον χειμώνα.

Bezas-Leon,
210 7470074

ΜΙΝΙΑΤΟΥΡΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ. ΑΠΟ €20

- Διαχρονική αξία που πάντα εκπλήσσει ευχάριστα.
- Σταματάει να σου ζητάει το "μεγάλο" (το μηχανάκι, που πήγε το μυαλό σου;).
- Υπάρχει μεγάλη γκάμα.

No Limits,
210 9219978





ebike.gr

Χριστουγεννιάτικα δώρα

ΚΟΥΒΕΡΤΑ TUCANO URBANO. ΑΠΟ €90

- Πραγματικά χρήσιμο δώρο.
- Δεν κρυώνεις αλλά και δε λερώνεις τα ρούχα σου.
- Βάζεις και το σκυλί μέσα, και δεν κρυώνει.
- Αν το κάνεις δώρο σε γυναίκα, θα σε παντρευτεί

Baxevanis Moto,
210 9237000



ΣΦΡΑΓΙΔΑ BARBEQUE. ΑΞΙΑ: ΑΝΕΚΤΙΜΗΤΗ.

- Κάνει για μπιφτέκια. Το πυρώνεις και τα σφραγίζεις.
- Κάνει για μπριζόλες.
- Από τα πιο πρωτότυπα δώρα.

Fan Motorcycles,
210 9955451



ΚΑΜΕΡΑ GOPRO. ΑΠΟ €300

- Μπαίνει παντού. Ιδανική για γρήγορες λήψεις.
- Βγήκε και νέο μοντέλο 3D… είπες κάτι;
- Εμείς στο περιοδικό την χρησιμοποιούμε 1 χρόνο και είναι πραγματικά άφθαρτη.
- Είναι και αδιάβροχη.
- Αν του/της πάρεις τέτοιο δώρο και δεν σου "κάτσει", πλακωσέ των (την) στα χαστούκια.

Drakos,
210 8226211



ΡΟΛΟΪ ΧΕΙΡΟΣ, €30 ΣΕ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

- Έχει για το δεξί και για το αριστερό χέρι.
- Είναι μεγάλο και πιασάρικο.
- Δεν το πιστεύεις ότι κάνει μόνο τόσο αν στο κάνουν δώρο.

Baxevanis Moto,
210 9237000



ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ FUTURA ECO, €970

- Δεν ξανασχολείσαι με βενζίνη, service, σήματα… το φαντάζεσαι;
- Πάει παντού, κάνει όλες τις ανηφόρες ευθείες με την ηλεκτρική υποβοήθηση που διαθέτει.
- Σε κρατάει σε φόρμα. Γιατί σιγά μην το κάνεις δώρο και δεν το καβαλάς κι εσύ.
- Ο αντιπρόσωπος του, είναι καλό άτομο… άσχετο.

Moto Market,
210 9222349



ΠΡΟΣΟΧΗ:

- Οι τιμές μπορεί να έχουν μία μικρή απόκλιση.
- Τα περισσότερα προϊόντα είναι σε στοκ, που σημαίνει ότι μπορεί να εξαντληθούν μέχρι να βάλετε το κουλό σας στο ακουστικό.

Χρόνια σας πολλά,
Χρήστος

DUCATI Desmo Owners Club

DUCATIsti.gr Hellenic DUCATI Community

ΑΧΑΪΚΗ ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΑΧ ΑΙ ΜΟ ΠΑΤΡΑΣ - ΕΛΛΑΣ ACHAIA MOTO CLUB

DEAUVILLE.GR Η Ελληνική κοινότητα των φίλων Deauville

HELLAS FAZER CLUB

GWGR Kings Riders Club

ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΟ ΛΑ

MOO ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΟ ΟΜΙΛΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

AB AprilliaBikers

Agrinio Motorcycle Club ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΦΙΛΩΝ ΚΛΑΣΣΙΚΗΣ 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


DUCATI
Desmo Owners Club
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΙΣΤΩΝ SUZUKI GSR
GSR 600
HELLENIC GSR CLUB
WWW.GSR600.GR
M. O. K.
ΛΕΣΧΗ ΦΙΛΩΝ FAZER ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ
FAZER
2010
www.myfazer.gr
moto
Club of Feres
ΟΜΙΛΟΣ ΦΙΛΩΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΦΕΡΩΝ
www.hayabusa.gr
pitlane.gr
ΦΙΛΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΟΣ
E75
SCOOTER CLUBHELLAS.GR
los Touristas
MOTO TOURING CLUB

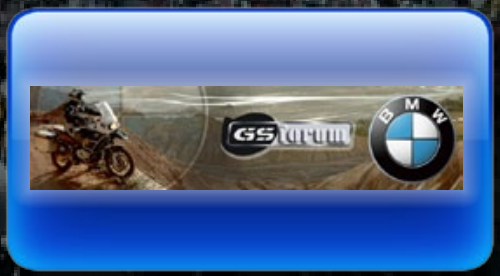
yourclubs



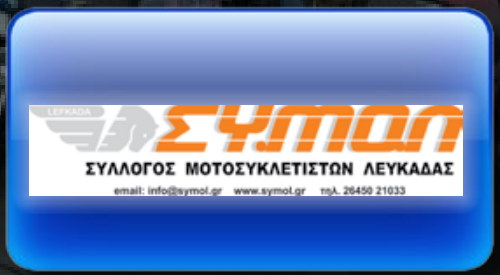


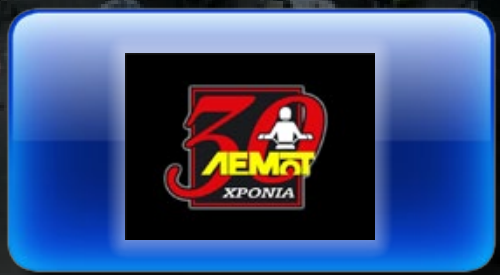














Έχετε λέσχη, club ή forum που θα θέλατε να προβάλετε; Στείλτε μας το λογότυπο και τη διεύθυνση της σελίδας σας στο internet στο info@ebike.gr για να περιληφθείτε εντελώς δωρεάν από την επόμενη έκδοση

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Aprilia	
Dorsoduro 750	2(C),12(F)
Mana 850 GT	18(Τ),19(Σ)
Scarabeo 200 Dual Map	21(F)
RS4	38(F)
RSV4 R	22(C),29(F)
RSV4 Factory	7(Π),14(C),22(C)
RSV4 Factory APRC	38(Τ),40(Σ)
Shiver 750 GT	20(F)
Shiver 750 ABS '11	35(F)
Tuono V4R APRC	36(C)
Beta	
Alp 4.0	38(F)
RR 350	37(F)
RR 400	27(F)
RR 450	37(F)
Urban 125	41(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)
R1200 GS Adventure '10	25(F)
R1200 RT	28(F)
S1000 RR	23(C),25(Σ)
Buell	
1125R	11(Τ)
Derbi	
Terra 125 Adventure	41(F)
Rambla 300i	36(F)
Ducati	
848	1(F)
1098R	1(C)
1198S	15(Σ),25(Σ)
Diavel	38(C)
Hypermotard 796	30(F)
Hypermotard	3(Σ)
Monster 696	12(Τ)
Monster 796 ABS	37(F)
Multistrada 1200	19(Π),32(Τ)
Streetfighter	8(Π)
Streetfighter S	37(Σ)
Gas-Gas	
EC250F	21(F)
Gilera	
GP 800	11(F)

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Runner ST200	4(F)
Harley-Davidson	
Blackline	35(C)
Fat Boy Special	35(C)
FLHTCU Electra Glide Ultra Classic	23(F)
FLSTSB Softail Cross Bones	25(F)
Forty-Eight	35(C)
Road King	35(C)
Super Glide	35(C)
XR 1200	13(F)
Honda	
CB 1000R	7(Τ),37(Σ)
CBF 125	12(F)
CBF 600	10(F)
CBF 1000	5(F)
CBF 1000 ('10)	24(F)
CBR 600 RR	7(Π)
CBR 600 RR Ready 2 Track	41(Σ)
CBR 600 RR ABS	34(F)
CBR 1000 RR	7(Π),15(Σ),25(Σ)
DN-01	15(F),19(Σ)
Hornet 600	4(F)
Lead 110	9(F)
PCX 125	31(F)
SH 150i '09	16(F)
SH 300i	6(F)
S-Wing 150i	15(F)
Transalp 700	3(Τ)
Varadero	24(Σ)
VFR 1200F	18(Π),32(F)
VTR 250	19(F)
Husaberg	
FS 570	24(F)
Kawasaki	
D-Tracker 125	28(F)
ER6-f	19(F)
ER6-n	21(F)
KLX 250	16(F)
Ninja 250	18(F)
Versys 650	1(F)
Versys 650 ABS '10	27(F)
W800 '11	40(F)
Z750	2(Σ),33(Σ)
Z750R	39(F)
Z1000 '10	26 (Τ)
Z1000 SX	36(F)
ZX6R	7(Π),20(Τ)
ZX10R	5(Τ),15(Σ),25(Σ)
KTM	
450 EXC '10	26(F)
990 Adventure T	24(Σ)
990 Adventure R	27(F)

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
990 SM	3(Σ)
990 SMT	22(F)
990 SMT ABS	34(F),39(T)
Duke 690	2(T)
Offroad '10	20(F)
Offroad '11	31(F)
RC8	1(C),25(Σ)
RC8R	18(F)
Super Duke	37(Σ)
Moto Guzzi	
Stelvio 1200 4v	6(T)
Stelvio 1200 NTX	20(Σ)
V7 Classic	8(F)
Moto Morini	
Corsaro Avio	13(T)
Peugeot	
Geopolis 300RS	30(F)
Geopolis 400	1(F)
LXR 200i	20(F)
Satelis 500 RS	11(F)
Sum Up 125	10(F)
Tweet 150	32(F)
Piaggio	
Beverly 125	26(F)
Beverly 300	17(F),26(F)
MP3 400 LT	14(F)
MP3 Yourban 300	40(F)
X7 250ie	5(F)
Suzuki	
Bandit GSF 650 SA	7(F)
Bandit GSF 1250 SA	3(F)
Bandit GSF 1250 ABS	35(F)
Burgman 400 ZA	24(F)
Gladius 650	17(T)
GSR 750	36(F),37(T)
GSX-F 650	20(F)
GSX-R 600 K8	9(F)
GSX-R 600 L1	41(Σ)
GSX-R 1000 K9	7(Π),15(Σ),25(Σ)
RMX 450Z	23(F)
RV 125 VanVan	34(F)
V-Strom 650 Desert	2(F)
Sixteen 150	13(F)
Triumph	
Bonneville SE	14(F)
Daytona 675	17(C) ,41(Σ)
Daytona 675R	39(C),40(Σ)
Speed Triple	22(F),33(C),37(Σ)
Speed Triple ABS	41(F)
Sprint GT	30(F)
Street Triple	2(Σ)
Street Triple R	9(T),33(Σ)

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Thunderbird	19(F)
Tiger 800	32(F),34(T)
Tiger 800 XC	32(F),39(F)
Tiger SE	24(Σ)
Vespa	
GTS 300 SuperSport	28(F)
GTS 300 Touring	39(F)
GTV 250i Navy	7(F)
Yamaha	
FZ1 Fazer ABS	3(F)
FZ8	33(Σ)
T-Max 500	6(F)
V-Max	27(T)
WR 250 R	10(F)
WR 250 X	4(F)
X-City 250	2(F)
X-Max 250	27(F)
XJ600	14(T)
XJ600 Diversion	18(F)
XT660Z Tenere	8(F)
XT1200Z Super Tenere	23(Π),29(T)
YZF-R 125	6(F)
YZF-R6	10(T),41(Σ)
YZF-R1	7(Π),15(Σ),25(Σ)
Σαλόνια	
Έκθεση Μοτοσυκλέτας '08	2
EICMA '08	9
EICMA '10	31
Intermot '08	8
Intermot '10	30
Moto Weekend 2011	40
Tokyo Motor Show '09	19
Ταξιδιωτικά	
Κοπέλια στην Πελοπόννησο (1/3)	28
Κοπέλια στην Πελοπόννησο (2/3)	29
Κοπέλια στην Πελοπόννησο (3/3)	30
Κοπέλια στην Πελοπόννησο (4/3)	31
Long Term	
KTM 690 SuperMoto	4,5,6,8,9,11
KTM 950 SuperMoto Voyager	4,5,6,7,9,11
Suzuki Burgman 400	40
Suzuki GSXR 600 K9	16,20
eCycle	
Αγοράζοντας MTB	5
Αγοράζοντας ποδήλατο δρόμου (α')	9
Αγοράζοντας ποδήλατο δρόμου (β')	10
Αγοράζοντας ελαστικά (ά)	10

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
ANTI Chain Reaction	35
Βασικά αξεσουάρ	15
Βασικές γνώσεις	8
Bike Parks	24
Brevet	24
BMW Mountain Bike	16
Γιατί ποδήλατο;	25
Γρανίτης Δράμας	35
Γυναίκα και ποδήλατο	18
Dirfis Downhill	26
Ενυδάτωση	7
Επισκευή σαμπρέλας	29
Freeday	28
Η επιστροφή του Lance Armstrong	13
Η νύχτα πριν τον αγώνα	30
Ηλεκτρικά ποδήλατα	28
Ημέρα περιβάλλοντος 2010	28
Ιστορία ενός ποδηλάτου	33
Λεξικό ορεινής ποδηλασίας	22
Μεσαία Τριβή	11
Maribor Downhill	18
Όλυμπος Free ride	25
Πετάλια με κλείδωμα	30
Ποδήλατο και Ηλεκτρικός	23
Ποδηλατόδρομοι	32
Ποδηλατοπορεία Αθήνας	27
Πόνοι στο γόνατο	25
Ρύθμιση σέλας	16
Σπαστό ποδήλατο	38
Συνέντευξη: Μ. Χαϊδεμενάκης	36
Τζουμέρκα ή θάνατος	16
Giro d' Italia 2009	15
Rohloff speedhub 500/14	14
Συμμετέχοντας σε αγώνα MTB	37
Tech News	12
Η επιστροφή του Lance Armstrong	13
Φεγγάρι στη Ρόδα 2010	27
X-Poros	23
eCycle Tests	
Bianchi Methanol SL 9500	22(F)
Dura Ace Di2	15(F)
Futura Napoli	26(F)
Futura Roma	32(Σ)
Gitane Real E-bike3	32(Σ)
eBooks	
ADeus 2 (Βασίλης Τσακίρογλου)	12
Μπαρούτι και μέλι (Γ.Πολίτης)	11

we have issues...

Εταιρεία Μοντέλο | Τεύχος

Feature

2010 21
2 Χρόνια eBike.gr 24
Civil Enduro 9
Civil Enduro II 11
Dynojet Annual Seminar '09 16
Επίσκεψη στο Bushmills 30
eParty '09 21
eParty '10 – Rockin' Bones 26
Farewell Buell 19
Μελωδικές εξατμίσεις 2009 18
Μελωδικές εξατμίσεις 2010 30
Μοτοσυγκέντρωση Χανίων '10 30
Motorcycle Design 1
Mythic Bikes 2009 12
Superbike Design 16
Πλέξιμο 2
Trackday στις Σέρρες 6
Trackbike.gr 2009 20
Yamaha Serow 6,8,10,17,20,27,35

Racing Feature

Ashley Fiolek 23
Bikenet Carting 4
Bol 'd Or 2009 18
Dakar '09 11
Dakar '10 21
Dakar '11 33
Isle of Man 2009 15
Isle of Man 2010 26
Macau GP 2009 20
Mat Mladin 17
MotoGP '08 Preview 1
Παγκόσμιο SM Θεσσαλονίκη 19
Team Boustas CBR1000RR 28(C)
Troy Bayliss 9
Φιλικός Σαλαμίνας 2009 20
WSBK: Στα Paddock 5
X-Poros '08 9

Συνεντεύξεις

Βασίλης Ορφανός 12
Cal Crutchlow 16

Ρεπορτάζ

Διόδια Α.Ο. Αθηνών – Πατρών 13

Ελαστικά

Michelin Anakee 2 9
Michelin Power Road 3 36

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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