ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

Τεύχος 54 • Ιανουάριος 2013

bike.gr

EICMA



Aprilia
Caponord 1200,
SRV 850 ABS-ATC
Benelli BN600
Bimota DB11,
DB11 VLX,
DB12, DBx, BB2
BMW F800 GT,
K1300S Anniversary
Ducati 1199 Panigale R,
Hypermotard/SP
& Hyperstrada
Honda CBR500R,
CB500X, CB500F,
CBR600RR,
GoldWing F6B,
NSS300 Forza
KTM
1290 Superduke R,
390 Duke, 690 Duke R,
125 & 200 Duke ABS,
RC250R, 450 Rally
Kymco
People One 125,
E-Candy 2.0, E-Queen 3.0
Moto Guzzi
California 1400 Touring
& Custom
MV Agusta
Rivale 800,
Brutale 800, F4RR
Piaggio Fly 50 & 125
Triumph Daytona 675 & 675R
Vespa 946

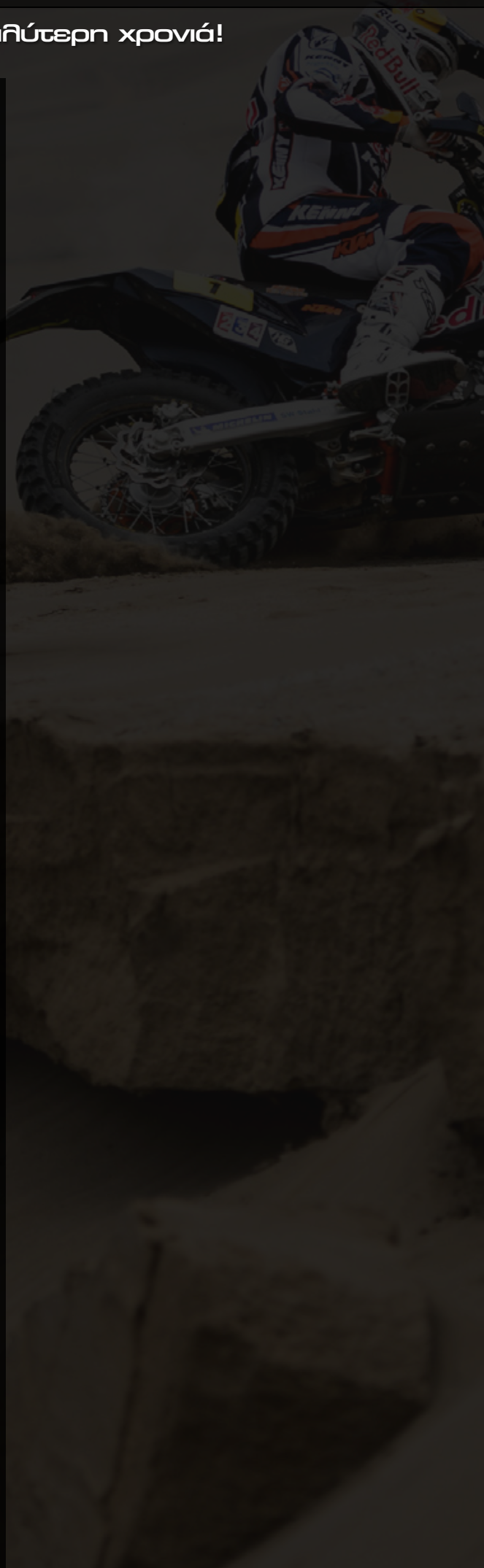
THE FRONT
τα Buell και τα Matchless επιστρέφουν στην παραγωγή

FIRST RIDE
οδηγούμε το Aprilia SRV 850 εντός και εκτός πόλης

RACING
νέοι κανονισμοί σε Moto3, Moto2 και MotoGP

ebike.gr

Ευχές για μια πολύ καλύτερη χρονιά!



Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

ebikers

Σπύρος Τσαντήλας, spirontas@ebike.gr
Μάνος Κάττουλας, mk@ebike.gr

Σύμβουλος Έκδοσης

Κωνσταντίνος Δάλλας, cd@ebike.gr

Φωτογραφικός Φακός

Κάββας Σκουρίδης, cavvas@ebike.gr

Art Director

Mike Wood, mike@ebike.gr

Assistant Art Director

Εριφύλη Πουλοπούλου, eri@ebike.gr

Τολμούν και συνεργάζονται

Δημήτρης Γάκης, bladerunner@ebike.gr
Θοδωρής Ερμήλιος, ermilios@ebike.gr
Τάκης Ζυγουράκης, takzig@ebike.gr
Χρήστος Θεοδωρόπουλος, 3chris@ebike.gr
Γιώργος Κοροβέσης, g.korovesis@ebike.gr
Δημήτρης Λασιθιωτάκης, dnleng@ebike.gr
Γιάννης Μπούστας, jb@ebike.gr
Έφη Παπαδοπούλου, noela@ebike.gr
Άρης Παπαπαναγής, aris@ebike.gr
Παναγιώτης Σκυριανός, feelgoodzx@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 10

Buell και Matchless επιστρέφουν ενώ ένα σωρό άλλοι δημιουργούν σπεσιαλάκια

First Rides

Aprilia SRV 850 22

ο Σπύρος δοκιμάζει το mega scooter της Aprilia ταξιδεύοντάς το μέχρι τους Δελφούς

Cover Story

EICMA 2012 40

τι είδαμε στο δεύτερο μεγάλο σαλόνι της χρονιάς που μόλις πέρασε

Racing

Editorial 158

σιγά σιγά, τα GP την κάνουν από την Ευρώπη

Gossip 160

τι έγινε στο Athens Supercross, τι αλλάζει στους κανονισμούς των MotoGP

Racing Lines 180

εδώ, οι αναβάτες μιλάνε έξω από τα δόντια

The Back

Feature 184

ο μοτο-γύρος της Μαύρης Θάλασσας, το πρώτο μέρος

eMarket 200

ο Σέρλοκ Χόλμς του ebike.gr σταμάτησε την σχολαστική έρευνα αγοράς. Αυτά είναι τα τελευταία του ευρήματα

eClubs 208

λέσχες: για όσο ακόμα οι δημόσιες συναθροίσεις παραμένουν νόμιμες στην Ελλάδα

eIssues 212

πράγματι, παραληρούσαμε και σε προηγούμενα τεύχη, την ύλη των οποίων θα βρεις εδώ

Τεύχος 54 - Ιανουάριος '13



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

Φωτό εξωφύλλου: Aprilia



Σπύρος Τσαντήλας



ebike.gr

Ποια κοινοτική νομοθεσία, εμείς κάνουμε ό,τι γουστάρουμε



This is Ellada!

Τι λέγαμε στο Editorial του προηγούμενου τεύχους επ' ευκαιρία των νέων ευρωπαϊκών διπλωμάτων οδήγησης; Πώς η ομάδα έρευνας της Ε.Ε. στην πορεία της εξέτασης του θέματος "δίπλωμα οδήγησης" ανακάλυψε πάνω από 110 διαφορετικές κατηγορίες διπλωμάτων στις διάφορες ευρωπαϊκές χώρες και θέλησε να χτίσει μια ενιαία βάση ώστε να εκλείψει αυτό το φαινόμενο.

Ένα σημείο που ξεχώρισα στις κοινοτικές ιστοσελίδες λέει ρητά πως η κατηγορία Α1 (125cc, 15kW) ισχύει πλέον σε όλη την Ε.Ε. από την ηλικία των 16 ετών. Λόγω της απουσίας της κλασικής διευκρίνησης-ποντικότρυπας "εκτός αν η εκάστοτε χώρα κρίνει διαφορετικά" υπέθεσα πως θα αφορούσε επιτέλους και την Ελλάδα. Άλλωστε στην περίπτωση των διπλωμάτων αυτοκινήτου αυτή η εξαίρεση υπήρχε γραμμένη σαφώς στο ενδεχόμενο να χορηγείται στο ηλικιακό φάσμα 16 ως 18 ετών.

Όχι όμως. Όπως μας ενημέρωσε ο καλός φίλος Κυριάκος Κυριακίδης που τυγχάνει εκπαιδευτής οδηγών στις Σέρρες, στην Ελλάδα θα εξακολουθήσουμε να εφαρμόζουμε τον δικό μας νόμο. Έτσι στο προεδρικό διάταγμα που εκδόθηκε για τα νέα διπλώματα τα ηλικιακά εύρη που ορίζονται για κάθε κατηγορία διπλωμάτων μοτοσυκλέτας παραμένουν διαφορετικά από την κοινοτική οδηγία. Πάμε να δούμε τι λέει:

Κατηγορία ΑΜ (μοτοποδήλατα και ελαφριά τετράκυκλα): 16 έτη

Κατηγορία Α1 (125cc. 11kW, 0.1kW/kg): 18 έτη

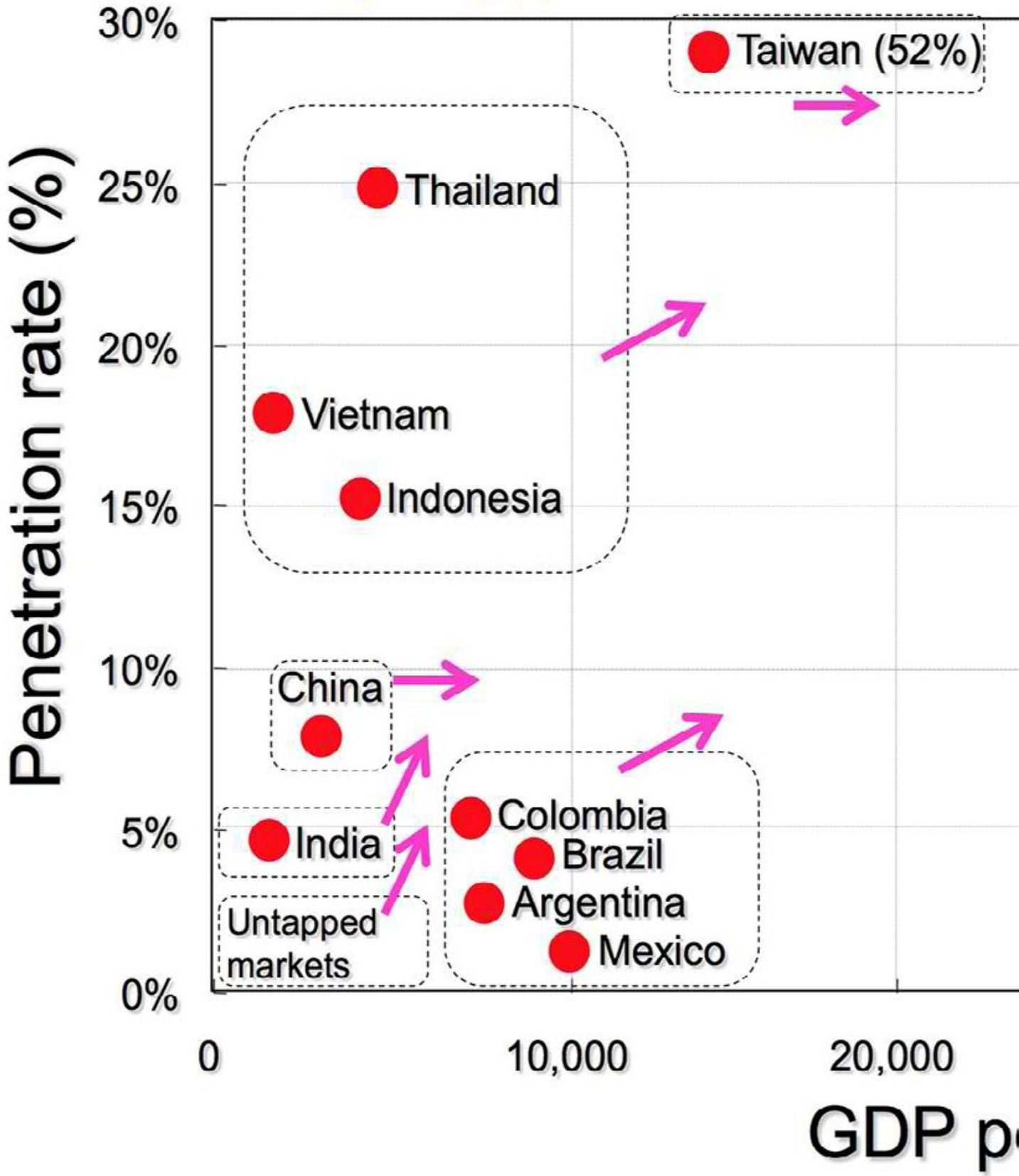
Motorcycle Business: Overview of the

Number of motorcycles produced: 2009 = 52; 2010 =

Growth potential: (Indian/untapped markets) to grow s

(Developed markets) recovering/sta

bicycles (up)





Κατηγορία A2 (35kW, 0.2 kW/kg): 20 έτη
Κατηγορία Α: 24 έτη (ή 22 αν έχει το δίπλωμα Α2 για δύο χρόνια)
Κοινώς, για μια φορά ακόμη ο Νομοθέτης στην Ελλάδα θεωρεί πως ο Έλληνας 16χρονος δε μπορεί να έχει το ίδιο δίπλωμα που εδώ και πολλά χρόνια κατέχει νόμιμα ο Ιταλός, ο Ισπανός, ο Άγγλος, ο Γάλλος, ο Γερμανός συνομήλικός του. Απορώ πραγματικά αν έχει προϋπάρξει κάποια συνεννόηση με την Ε.Ε. γι' αυτό ή αν απλώς αποφασίσαμε και διατάξαμε. Τίποτε δε μπορεί να μου κάνει πια εντύπωση σε αυτή τη χώρα. Μακάρι τουλάχιστον να δείχναμε ανάλογο τσαμπουκά και σε άλλα ζητήματα που είναι πολύ πιο κρίσιμης σημασίας για τη χώρα. Αλλά τι λέω πάλι…

Αφήνω στην άκρη τον εγχώριο σκοταδισμό και πάω μια βόλτα στον παγκόσμιο. Η σημερινή μας αναφορά στην EICMA μετρά αισίως 118 σελίδες, μα τα πραγματικά νέα μοντέλα μαζικής παραγωγής που μας αφορούν είναι-δεν είναι μια δεκαριά. Το εντυπωσιακό του φετινού Μιλάνου είναι πως οι δύο βασίλισσες της έκθεσης είναι η Honda και η Bimota! Η μεν πρώτη γιατί έφερε τέσσερα καινούργια μοντέλα, έστω κι αν τα τρία είναι της γνωστής modular λογικής "μία βάση, τρεις εύκολες παραλλαγές", η δε Bimota γιατί στο τεράστιο περίπτερό της έσκασε μύτη με άλλα τόσα νέα μοντέλα κι ένα πρωτότυπο, παρότι το παγκόσμιο πελατολόγιό της αμφιβάλλω αν γεμίζει σινεμά. Όλοι οι υπόλοιποι, ε, είχαν δύο νέα μοντέλα να δείξουν, άντε να δείξουμε ένα στην Κολωνία και το άλλο στο Μιλάνο.
Για τους Ιάπωνες κατασκευαστές πλην Honda, η κατάσταση έχει ως εξής. Υπάρχουν οι αγορές της Ασίας και τέρμα. Δείτε για παράδειγμα στην εικόνα ένα γράφημα της Yamaha από το στρατηγικό πλάνο που παρουσίασε στις 18 Δεκεμβρίου (http://tinyurl.com/cdx7khu). Στον οριζόντιο άξονα είναι το κατά κεφαλήν εισόδημα και στον κάθετο η διείσδυση της εταιρείας στην αγορά, δηλαδή ο προοπτική της να πουλήσει. Φαντάζομαι δε χρειάζεται διδακτορικό στα οικονομικά για να καταλάβει κανείς πως οι δυνατότητες που της παρέχει μια αγορά δισεκατομμυρίων νέων πελατών για, μικρές έστω, μοτοσυκλέτες είναι ασύγκριτα πιο ελπιδοφόρες από μια αγορά σαν την ευρωπαϊκή, κορεσμένη και με την οικονομία της στην κατήφορο.
Μερικές πρόσφατες ειδήσεις απλά υπογραμμίζουν την πραγματικότητα. Επιβεβαιώθηκε η πρόθεση της Yamaha να βγάλει στην αγορά ένα YZF-R250 και το παγκόσμιο ντεμπούτο του θα γίνει, πού αλλού, στην Ινδία, στη χώρα με τη μάλλον πιο ραγδαία ανάπτυξη αυτή τη στιγμή στην Ασία και έναν πληθυσμό που ξεπερνά το δισεκατομμύριο. Εκεί όπου η διείσδυσή της είναι στο 5% και αντιλαμβάνεστε πόσο περιθώριο έχει να στοχεύσει στο μέλλον όσο η χώρα αποκτά μια διευρυνόμενη μεσαία τάξη.
Τη δεύτερη είδηση θα την έλεγα ως και σοκαριστική. Το ινδικό site Zigwheels (www.zigwheels.com) αναφέρει πως η Harley-Davidson έστησε στην Ινδία τη δεύτερη μόλις γραμμή παραγωγής της εκτός Η.Π.Α. (η πρώτη είναι στη Βραζιλία) και ετοιμάζει ένα μοντέλο 400 ως 500cc (βασισμένο στον κινητήρα του 883) ειδικά για την αγορά της Ινδίας. Πώς είπατε; Η οποία Η-D πριν μερικούς μήνες απέρριπτε μετά βδελυγμίας σχετικές φήμες για μοντέλα μικρότερου κυβισμού θεωρώντας τις αυτές ως γελοιότητες.
Το άλλο ωραίο βγήκε στην EICMA και αφορά την Kymco, η οποία είχε πέρυσι τρία νέα πολύ ενδιαφέροντα μοντέλα, τα K-XCT 300 και Xciting R 400, τα έδειξε στις διεθνείς εκθέσεις μα εδώ δεν τα είδαμε ποτέ. Φέτος στην EICMA επανήλθε με τα ίδια μοντέλα και εξήγησε πως επειδή το ενδιαφέρον έχει στραφεί πρωτίστως στην Ασία, ασχολήθηκαν πρώτα με εκείνες τις αγορές και φέτος είπαν να τα φέρουν και στην Ευρώπη! Αυτά είναι.
Στην Ευρώπη εν τω μεταξύ ο ACEM μας ενημερώνει πως οι ταξινομήσεις ήταν και φέτος κατά 12.5% πεσμένες συγκριτικά με πέρυσι και σχεδόν πανηγυρίζει που η πτώση είναι τόσο μικρή – και πολύ καλά κάνει διότι στην Ελλάδα το ανάλογο νούμερο για το 11μηνο του 2012 είναι στο -29.4% και τώρα βγαίνει και το νέο φορολογικό…

Ας είμαστε λοιπόν ευτυχείς που βρήκαμε κι ένα SRV850 να δοκιμάσουμε στο τρέχον τεύχος, μιας και η εύρεση μοτοσυκλετών δοκιμής έχει αρχίσει να γίνεται ολοένα και πιο δύσκολη διαδικασία.
Ευτυχώς έχουμε 118 σελίδες Έκθεσης να χαζέψουμε και άφθονη επικαιρότητα, καθώς και κάποιες παρέες ανθρώπων που συνεχίζουν να ταξιδεύουν με τις μοτοσυκλέτες τους για να μας φέρνουν εικόνες από άλλα μέρη να ξεχνιόμαστε.
Ευχόμαστε σε όλους υγεία πρωτίστως και να περάσετε τις γιορτές όσο καλύτερα γίνεται, το έχουμε όλοι ανάγκη. Τα λέμε ξανά το 2013. <<

ebike.gr

the front



Η MV έδειξε το μέλλον της στην EICMA, αλλά τι γίνεται με όσους θέλουν κάτι πιο κλασικό;



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

Officine Pathos

Θέλει πολλά κότσια να πειράξεις την εμφάνιση μιας MV Agusta, κάτι που η ίδια η MV το ξέρει πολύ καλά.

Γι' αυτό άλλωστε οι εκδόσεις δεύτερης γενιάς είχαν τόσο έντονη ομοιότητα με τους προγόνους τους που οι πάντα καυστικοί fans της εταιρείας άρχισαν να κατηγορούν τους Ιταλούς για παντελή έλλειψη έμπνευσης. Τα στόματα αυτών μάλλον έκλεισαν με τη Rivale που μπορείτε να δείτε στο εκτενέστατο αφιέρωμα στην EICMA που φιλοτέχνησε ο κύριος Τσαντήλας αποκλειστικά για εσάς, αλλά αν θέλετε κάτι που να πηγαίνει προς την άλλη κατεύθυνση έχουμε για εσάς το Pathos. Το δημιούργημα της Officine GP Design μπορεί να δείχνει σα να έχει βγει από μια εξιδανικευμένη δεκαετία του '70, αλλά ξεκίνησε τη ζωή του ως ένα όχι και τόσο ταπεινό Brutale 1090R.

Οι αδελφοί Pozzato που βρίσκονται πίσω από την Officine δεν αρκέστηκαν στις κοινές τους εμπειρίες και το πάθος για την εποχή. Αντίθετα, ζήτησαν τη γνώμη των πελατών τους ώστε το αποτέλεσμα να δικαιώνει τους κόπους και το στόχο τους. Και αν μη τι άλλο, το καταφέρνουν. Όπως όλα τα δημιουργήματά τους, έτσι και το Pathos είναι διαθέσιμο ως bolt-on χωρίς μετατροπές στη μοτοσυκλέτα που μπορεί ανά πάσα στιγμή να επιστρέψει στην εργοστασιακή της κατάσταση.

Μπορεί για μερικούς η επέμβαση στη Brutale να δείχνει ιεροσυλία – αλλά για όλους τους υπόλοιπους, ο συνδυασμός δεν είναι καθόλου μα καθόλου άσχημος και η τιμή των €4,470 μάλλον λογική, πόσο μάλλον όταν το κουστούμι είναι όλο αλουμινένιο.

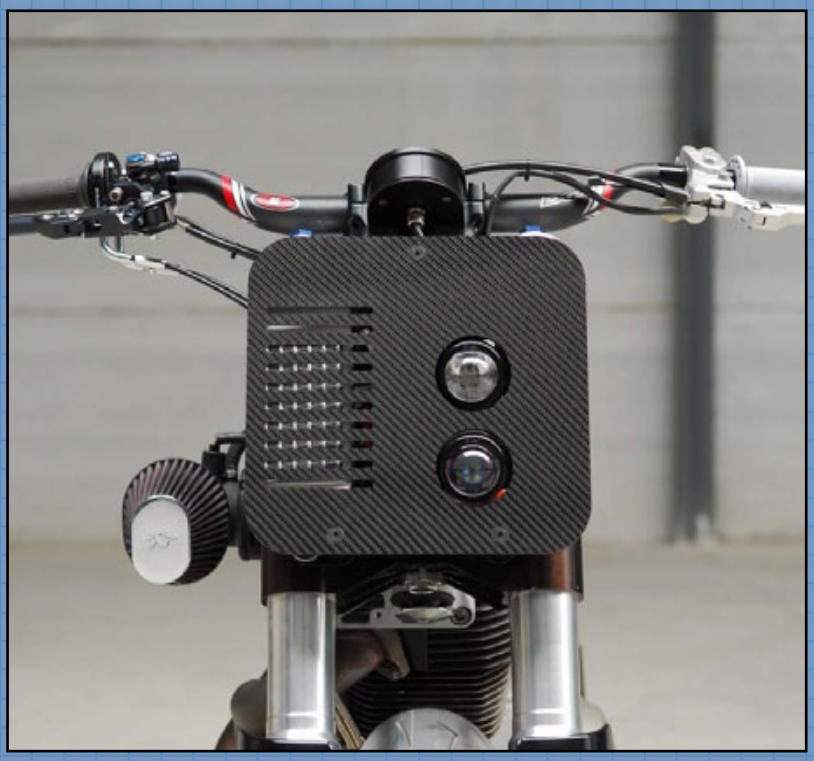






Bottpower BOTT XR-1

Αν η Buell έφτιανε μια Harley-Davidson – για να δανειστώ τον σούπερ πετυχημένο τίτλο του asphaltandrubber.com.



Η ισπανική Bottpower (http://bottpower.com) έκανε το εξής απλό: Πήρε ένα Buell XB και προχώρησε σε αυτό που θα αποκαλούσαμε… canceling engineering (κατά το reverse engineering). Δηλαδή, κράτησε μόνο τον κινητήρα της Harley-Davidson, έφτιαξε ένα ατσάλινο περιμετρικό πλαίσιο, έβαλε κανονικό ντεπόζιτο, προσέθεσε ένα μπροστινό αυτούσιο από ένα Buell 1125R μαζί με το φρένο του, αμορτισέρ Ohlins από τον αγωνιστικό κατάλογο της EBR, after market εξαρτηματάκια δεξιά κι αριστερά, όπως όργανα Motogadget κι εξάτμιση Torque Hammer, ανάμεσα σε κάμποσα "κοσμήματα" από ανθρακόνημα και billet αλουμίνιο.

Οφείλουμε να ομολογήσουμε πως το αποτέλεσμα είναι πολύ όμορφο και, αν μη τι άλλο, προσφέρει έναν ωραιότατο οδικό χάρτη για κατόχους XB που ονειρεύονται ανάλογες μετατροπές.



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

Ural Yamal Limited Edition

Η μοναδική μοτοσυκλέτα στον κόσμο με κουπί στον βασικό εξοπλισμό!

Όχι, δε σας κάνω καθόλου πλάκα, αυτή γλυκύτατη πορτοκαλιά Ural Yamal είναι μια συλλεκτική έκδοση που ξεχωρίζει από τον εξοπλισμό της. Στη βάση της είναι ένα κλασικό μοντέλο με τον γνωστό boxer των 750cc και των 40 ίππων, βαμμένη σε σπέσιαλ χρωματάκι, με τον τεράστιο ανεμοθώρακά της, το πάνοπλο καλάθι και ένα… κουπί. Όπως αναφέρει το press kit λοιπόν, το κουπί είναι ένα απαραίτητο αξεσουάρ στις περιπέτειες της Σιβηρίας διότι "ποτέ δεν ξέρεις αν θα χρειαστεί να αμυνθείς απέναντι σε ένα άγριο θηρίο ή να τα βγάλεις πέρα σε λεπτό πάγο…" Αυτά είναι. Η Limited Edition κυκλοφορεί σε πολύ περιορισμένο αριθμό, για παράδειγμα μόλις 50 κομμάτια θα ταξιδέψουν στην αγορά των Η.Π.Α., και δε γνωρίζουμε αν υπάρχει πρόβλεψη να έρθει κανένα και προς Ελλάδα μεριά στην ελληνική αντιπροσωπεία (www.euromotors.gr).





KTM Moto3 & Enduro 350

Ο νέος Δούκας 390 είναι η χρυσή τομή και οι Αυστριακοί σκοπεύουν να χτίσουν πάνω του.

Χάρη στην προθυμία ενός αμερικανού συνεργάτη της KTM πρόπερσι μάθαμε με το νι και με το σίγμα τα σχέδια της KTM ως και το 2014 (http://blog.ebike.gr/?p=2951) και τώρα ο πρόεδρός της Stefan Pierer τα επιβεβαιώνει.

Σε πρόσφατη συνέντευξή του στην τηλεόραση της Ινδίας οριστικοποίησε τα σχέδια της εταιρείας του για τα δύο νέα μοντέλα 350cc, τα οποία επί της ουσίας συνίστανται σε ένα 390 Duke με φέρινγκ και αισθητική ανάλογη με το αγωνιστικό Moto3, καθώς και ένα enduro/adventure μοντέλο με τον ίδιο κινητήρα. Αυτά θα λέγονται 350, αλλά πιθανότατα θα φορούν ακριβώς τον ίδιο κινητήρα των 375cc με το νέο μεσαίο Duke.



Παράλληλα, ο Pierer μας προσέφερε μια μικρή οπτική στον σχεδιασμό της KTM, αποκαλύπτοντας πως μετά την Ινδία ο στόχος του στρέφεται σε Μαλαισία και Ινδονησία, ωστόσο όχι ακόμη στην Κίνα. Όπως εξήγησε, η φιλοσοφία της κινεζική αγοράς δεν ταιριάζει με τη δική του, "εκεί δε μπορείς να γίνεις κάτι παραπάνω από δεύτερος και αυτό δε μου αρέσει." Φυσικά σε Μαλαισία και Ινδονησία – αλλά και στην Ινδία λίαν συντόμως – η KTM θα έχει στην πλάτη της την υποστήριξη των MotoGP και την προβολή που της παρέχει ο πρωταγωνιστικός της ρόλος στη Moto3, ενώ στην Κίνα οι αγώνες είναι ακόμη σε πολύ πιο βρεφικό στάδιο.

Harley-Davidson εναντίον Apple

Εντάξει δεν πλακώθηκαν κιόλας, ούτε καν στα δικαστήρια δεν έφτασαν, ωστόσο η ανάγκη για έναν εξωδικαστικό συμβιβασμό πράγματι προέκυψε.

Το ζήτημα προέκυψε κατά την εξέλιξη της νέας θύρας τροφοδοσίας με την ονομασία Lightning – ως υπαινιγμό για την αυξημένη ταχύτητα φόρτισης που προσφέρει. Ψάχνοντας το θέμα στην Apple ανακάλυψαν πως το όνομα ήταν πατενταρισμένο από τη Harley-Davidson, καθώς έτσι ονομαζόταν ένα μοντέλο της Buell – σαφής ο επιχειρούμενος υπαινιγμός εδώ.



Εν τέλει η Apple ήρθε σε επαφή με τη H-D και ο συμβιβασμός βρέθηκε, με τη δεύτερη να παρέχει στην πρώτη περιορισμένα δικαιώματα χρήσης του ονόματος. Σύμφωνα με τα όσα διαβάζουμε, η Apple έχει καταθέσει πατέντες για διάφορες χρήσεις του ονόματος Lightning, μεταξύ αυτών ένα κράνος και μια διάταξη σύνδεσης με μοτοσυκλέτα.

Το μόνο σίγουρο είναι πως μοτοσυκλέτα που να λέγεται Lightning δε μπορεί να φτιάξει άλλος πλην της H-D. Αυτό που δεν είναι καθόλου ξεκάθαρο είναι ποιος θα μηνύσει ποιον όταν ο ουρανός ρίχνει αστραπές (lightning)…

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

more stuff...

Η Piaggio Hellas στη διεύθυνση www.piaggiogroup-used.gr προσφέρει έναν χώρο για αποκλειστική προβολή των μεταχειρισμένων σκούτερ και μοτοσυκλετών του Ομίλου Piaggio που διαθέτει το δίκτυο επίσημων διανομέων με πολύ φιλική παρουσίαση των αγγελιών, πλούσιο περιεχόμενο και καινοτόμες λειτουργίες.

Φέτος τον χειμώνα η NEL LINES συνεχίζει τις πολύ δελεαστικές προσφορές, έτσι από τις 30 Δεκεμβρίου 2012 στη γραμμή Πειραιά - Χίου - Μυτιλήνης η μοτοσυκλέτα σας συνοδεύει εντελώς δωρεάν.

Μια δημοσιογραφική δοκιμή μπορεί να έχει και τα απρόοπτά της, όπως λ.χ. να… φουντάρεις ένα FJR1300 στο λιμάνι. Υπάρχουν πάντως υποψίες πως ο συμπαθής Lolo του Moto Journal το έκανε επίτηδες για να εντυπωσιάσει ένα κορίτσι…http://youtu.be/4DYSPYbqW3A

Στη Γαλλία υπάρχει η Ομοσπονδία Γάλλων Αγανακτισμένων Μοτοσυκλετιστών (αλήθεια!). Αυτοί λοιπόν τον τελευταίο καιρό γυρνούν τη χώρα ζωγραφίζοντας τεράστια προειδοποιητικά στην άσφαλτο όπου υπάρχει κάμερα που θεωρούν πως είναι καθαρά εισπρακτικού χαρακτήρα.

Ο Αυστραλός υπουργός Μεταφορών κατηγόρησε την κυβέρνησή του πως θυμάται τις μοτοσυκλέτες μόνο όταν αναφέρεται σε θέματα ασφάλειας, αγνοώντας τη συνεισφορά τους σε οικονομία, κυκλοφοριακό, ρύπανση. Γιατί κάθε μέρα να συνειδητοποιώ πως ζω σε λάθος χώρα;

Το Musket 998 του Aniket Vardhan είναι ένα αριστούργημα αν σκεφτούμε πως μόνος του στο σπίτι έκατσε κι έφτιαξε χυτό κάρτερ για να στήσει τον πρώτο V2 με δύο κυλίνδρους από Royal Enfield Bullet 500! Ακούστε το να παίρνει μπροστά και θαυμάστε δουλειά που έγινε με χειροποίητα ξύλινα καλούπια! http://youtu.be/E1Y2BuZ9TBc

Το τέλος του ορίου

Πώς θα σας φαινόταν να πηγαίνατε να παραλάβετε το ολοκαίνουργιο απαστράπτον χιλιάρι RR σας γνωρίζοντας ότι μετά το στρώσιμο θα είχατε έως και 100 ίππους στη διάθεσή σας; Και, το κυριότερο, να μην οφείλεται σε κάποιον χαλασμένο χάρτη απόδοσης;

Όσο παράλογο και άτοπο να ακούγεται, αυτή είναι η πραγματικότητα στη Γαλλία από το 1985 όταν οι τοπικοί νομοθέτες με την αμέριστη σοφία τους απεφάνθησαν ότι οι 100 ίπποι φτάνουν και περισσεύουν. Ένας και μόνο παραπάνω ίππος θα αρκούσε για να μεταμορφωθεί η ασφαλής μοτοσυκλέτα σε παγίδα θανάτου. Κάτι σαν τα διπλώματα της Ελλάδας δηλαδή, μόνο που έστω και αργά το παράλογο όριο της Γαλλίας θα αποτελέσει παρελθόν.

Χωρίς καμία απόδειξη στα χέρια τους για το ότι ο περιορισμός της ιπποδύναμης φέρνει και αντίστοιχο περιορισμό ατυχημάτων, οι Γάλλοι αναγκάστηκαν να υποκύψουν στη δύναμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θέλει ενιαία και λογική νομοθεσία σε όλες τις χώρες-μέλη. Προβλέπουμε χαμόγελα στα γραφεία των κατασκευαστών που θα δουν το αυξημένο κόστος των ειδικών εκδόσεων να εξαφανίζεται από τα ήδη βεβαρημένα οικονομικά τους. Βέβαια, οι Γάλλοι μοτοσυκλετιστές θα πρέπει να περιμένουν μέχρι τον Ιανουάριο του 2016 για να αφαιρέσουν τους περιοριστές από τις μοτοσυκλέτες τους, ενώ οι δικοί μας δεκαεξάχρονοι θα περιμένουν μόνο δύο χρόνια για να καβαλήσουν 125άρι – μόλις κλείσουν τα 18 δηλαδή.



Η Piaggio Hellas ενισχύει τα Παιδικά Χωριά SOS

Σε μια δύσκολη οικονομική συγκυρία για την ελληνική κοινωνία, η Piaggio Hellas επιλέγει να ενισχύσει το Παιδικό Χωριό SOS Πλαγιαρίου στη Θεσσαλονίκη, υποστηρίζοντας έμπρακτα το κοινωνικό τους έργο για τη στήριξη, φροντίδα και προστασία των παιδιών.

Η Διοίκηση της Piaggio Hellas επέλεξε να μην προχωρήσει φέτος στη δημιουργία εταιρικών ημερολογίων, αλλά να διαθέσει τα χρήματα αυτά για το κόστος θέρμανσης κτιρίων του Παιδικό Χωριό SOS Πλαγιαρίου και να συμβάλει με τον τρόπο αυτό στη στήριξη παιδιών τα οποία για σοβαρούς κοινωνικούς λόγους στερούνται μόνιμα τη φροντίδα των φυσικών τους γονιών.

Η ελπίδα στην πιο αγνή της μορφή αντανακλάται σε ένα παιδικό βλέμμα που ονειρεύεται ένα καλύτερο αύριο. Όλοι εμείς στην Piaggio Hellas μοιραζόμαστε έμπρακτα αυτό το όραμα και ευχόμαστε σε όλους Χρόνια Πολλά, Καλή Δύναμη και Καλές Διαδρομές!



Ημι-ενεργητική ανάρτηση για όλους

Η Ohlins ανοίγει τον χορό και θα ακολουθήσουν κι άλλοι.

Η ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενη ημι-ενεργητική ανάρτηση δεν είναι κάτι νέο. Ήδη συνοδεύει κάποιες πανάκριβες εκδόσεις ακριβών μοτοσυκλετών, όπως τα Ducati Multistrada και Diavel, καθώς και το BMW HP4, ενώ σταδιοδρομούν στον χώρο των WSBK όπου εξελίχθηκαν πριν πάρουν τον δρόμο της παραγωγής.

Η είδηση ωστόσο είναι πως από φέτος η Ohlins κυκλοφορεί το πρώτο mechatronic αμορτισέρ της ως after market αξεσουάρ και η αρχή γίνεται με το Kawasaki ZX-10R, ενώ θα ακολουθήσουν και εκδόσεις για άλλους κατασκευαστές.

Η βάση του ηλεκτρονικού αμορτισέρ είναι ένα TTX36 MkII, το οποίο ελέγχεται από μια κεντρική μονάδα που συνδέεται με την ECU του ZX. Διαβάζοντας τα δεδομένα της ECU του κινητήρα, η ανάρτηση προσφέρει προκαθορισμένες ηλεκτρονικές ρυθμίσεις (preset) ανάλογα με τους χάρτες που χρησιμοποιεί ο αναβάτης στη μοτοσυκλέτα, ενώ τα χαρακτηριστικά των αποσβέσεων ρυθμίζονται διαρκώς ανάλογα με τα δεδομένα που λαμβάνει η ECU του αμορτισέρ, εξ ου και "ημι-ενεργητική".

Προς το παρόν η Ohlins δεν προσφέρει και ανάλογο πιρούνι, παρά μόνο αμορτισέρ, ενώ μαθαίνουμε πως και άλλοι κατασκευαστές, όπως οι Bitubo, Marzocchi και WP, προτίθενται στο άμεσο μέλλον να ακολουθήσουν με ανάλογες after market αναρτήσεις.



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

Honda RCV 1

Θα έχω να το λέω πάντως, πιο έμμονο λαό από τους Άγγλους δεν έχω ξαναδεί…

Από το 2002 που πρωτοπαρουσιάστηκε το RCV της Honda στα MotoGP όλα τα αγγλικά περιοδικά, προεξάρχουσας της MCN, οραματίζονται κάθε τρεις και λίγο ένα RCV δρόμου. Φυσικά αυτό ουδέποτε συνέβη, δεν έπαψε ωστόσο να στοιχειώνει τα όνειρα των Άγγλων συναδέλφων και να παράγει τουλάχιστον ένα εξώφυλλο-φωτοσοπιά ετησίως σε κάθε έντυπο της Γηραιάς Αλβιόνας που σέβεται τον εαυτό του και τους αναγνώστες του.

Τώρα λοιπόν που έγινε γνωστό πως η Honda ετοιμάζει μια φτηνή έκδοση του RCV, όπως καταλαβαίνετε, οι φίλοι μας από την απέναντι ακτή της Μάγχης είναι σε παροξυσμό, πού να δώσω προκαταβολή πέστε μου μόνο!

Τι κι αν κοτζάμ HRC εξηγεί πως αφορά ένα customer racing μοντέλο με στόχο να αντιπαρατεθεί στις CRT, εκεί αυτοί, βλέπουν φανάρια, φλασάκια και καθρέπτες, ονειρεύονται να σκίζουν μαζί του τα Foggy Esses στο Donington στο πρώτο track day μόλις ανοίξει λίγο ο καιρός και ανακαλύπτουν φήμες πως η Honda ετοιμάζει στην πραγματικότητα όχι ένα μα δύο RCV 1, ένα για τις CRT κι ένα για τον δρόμο.

Τουλάχιστον τώρα ξέρουμε από πού παίρνουν τις πληροφορίες τους: Η εικονιζόμενη φωτοσοπιά είναι από το ιαπωνικό περιοδικό Young Machine (ομοιοπαθείς κι αυτοί δέκα χρόνια τώρα). Ελπίζω μόνο ο Ιάπων συντάκτης, αντί αποκλειστικών πληροφοριών, να μη γράφει από κάτω "πόσο θα 'θελα Honda να μου φτιάξεις ένα τέτοιο" και γίνει πάλι ρόμπα το αγγλάκι…

Πάνω απ' όλα βέβαια όλοι ελπίζουμε μια μέρα να γίνει πραγματικότητα αυτή η μοτοσυκλέτα γιατί θα είναι πολύ, μα πάρα πολύ νόστιμη.



Επιστρέφει η Buell

Ο Eric βρήκε χρήμα κι ετοιμάζεται να ξαναβάλει το τρένο του σε ράγες.

Η επενδυτική τράπεζα GE Capital συμφώνησε με τον Eric Buell να του παράσχει την απαραίτητη χρηματοδότηση για να χτίσει γραμμή μαζικής παραγωγής και δίκτυο αντιπροσώπων για την εταιρεία του EBR, κατά κόσμο Eric Buell Racing.

Έχοντας μείνει στον αέρα μετά τη σχετική απόφαση της μητρικής Harley-Davidson το 2009, ο Buell είχε περιοριστεί σε ένα εργαστήρι ακριβών αγωνιστικών μοτοσυκλετών, το οποίο πάντως είχε σχετική επιτυχία. Η χειροποίητη EBR 1190 RS πούλησε περίπου 100 κομμάτια (έναντι περίπου $40,000 ως τιμή βάσης), η ομάδα του στο AMA SBK υπέγραψε συμφωνία χορηγίας με τη Hero MotoCorp και μάλιστα πήρε μέχρι και νίκες στη φετινή σεζόν.

Τώρα ο Buell ετοιμάζει μια μικρή γκάμα με τον δικύλινδρο κινητήρα της Rotax που φορά η 1190 RS, σε προδιαγραφές δρόμου φυσικά και με τιμές που ακούγεται πως θα είναι κάτω από τα $20,000. Οι πρώτες πληροφορίες μιλούν για τη Superbike RX, ενώ αναμένεται να ακολουθήσει μια γυμνή SX και μια on/off έκδοση με την ονομασία AX.

Παράλληλα ωστόσο, η συνεργασία με τη Hero γεννά φήμες και για μοντέλα μικρού κυβισμού, πρωτίστως για τις ασιατικές αγορές αλλά που δευτερευόντως μπορεί να βρουν τον δρόμο τους και πιο δυτικά, ενώ ακούμε μέχρι και για σειρά χωματερών.



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

Ελβετικό στριπτίζ

Αυτό που τόσα χρόνια περιμένουμε από τη Suzuki το έκαναν οι Ελβετοί. Ναι, οι Ελβετοί...

Ονομάζεται Virus 1000 και δεν είναι τίποτε περισσότερο από ένα ολόγυμνο GSX-R1000 του 2013. Το υπέροχο αυτό κατασκεύασμα είναι μια συνέργεια της Frankonia (αντιπρόσωπος Suzuki στην Ελβετία) με τον ευγενή βελτιωτικό οίκο Moto Virus και στα ορεινά των Άλπεων κοστίζει €16,560.



Περιλαμβάνει ένα GSX-R1000 του 2013 όπως το βγάζει η μάνα του από κινητήρα, αναρτήσεις, φρένα και πλαίσιο, με όμορφο αλουμινένιο τιμόνι, φανάρι από GSR750 και πλαϊνά πλαστικά που φτιάχνει η Moto Virus. Διατίθεται με επιλογή μεταξύ δύο τύπων εξατμίσεων, αμφότεροι αποκλειστικές κατασκευές των Ελβετών για το Virus.

Είναι πάντως να απορεί κανείς γιατί η Suzuki δεν έχει φτιάξει κάτι τέτοιο τόσα χρόνια που κρατά η μόδα των γυμνών μοτοσυκλετών.κλέτα γιατί θα είναι πολύ, μα πάρα πολύ νόστιμη.



Η Matchless ξανανοίγει τα φτερά της

Η νέα ιταλική ιδιοκτησία της φέρεται αποφασισμένη να ξαναβγάλει μοτοσυκλέτες με το ιστορικό λογότυπο στους δρόμους της Ευρώπης.

Ο νέος ιδιοκτήτης της Matchless ονομάζεται Franco Malenotti και είναι ο ιδιοκτήτης της γνωστής μάρκας μοτοσυκλετιστικών ρούχων Belstaff. Μαζί με τους γιους του Emanuele και Michele σκοπεύει να ξεκινήσει μια περιορισμένη παραγωγή νέων μοντέλων που θα βασίζονται σε ιστορικά παλιά μοντέλα της αγγλικής εταιρείας όπως τα G80, Silver Hawk και Silver Arrow. Φυσικά, παρέα με τα νέα μοντέλα σχεδιάζεται και μια ανάλογη σειρά ρουχισμού, άλλωστε η Belstaff φημίζεται για τα ρετρό σχέδιά της στους κύκλους των κλασικών μοτοσυκλετιστών.



Αυτό που ίσως λίγοι γνώριζαν είναι πως την τελευταία δεκαετία τα δικαιώματα της Matchless ανήκαν σε μια παρέα Ελλήνων, οι οποίοι ωστόσο δεν είχαν κάποια ορατή πρόθεση να προχωρήσουν στην αναβίωση της εταιρείας.

Diavel Turbo

Επειδή τα μακριά χέρια θα φορεθούν πολύ στο άμεσο μέλλον…

Αν ανήκεις στην επίλεκτη κάστα εκείνων των ανθρώπων που πιστεύουν πως τα 163 άλογα σε μια γυμνή κατασκευή δεν είναι αρκετά, η Commonwealth Motorcycles από το Κεντάκι των Η.Π.Α. (www.commoto.com) έχει κάτι για σένα.



Μια τουρμπίνα Garret GT2860R αρκεί να ανεβάσει την ισχύ του Testastretta στους 236 ίππους (στον τροχό!) και τη ροπή στα 13 kg.m.

Ο Chad Wells της Commonwealth που εμπνεύστηκε τη μετατροπή είναι προφανώς δικός σου άνθρωπος: "Όταν καβάλησα το Diavel το ερωτεύτηκα, αλλά ένιωθα πως κάτι του έλειπε…" Το βρήκες μεγάλε.

ebike.gr

first rides

Απ' το GP στο SRV και όλα όσα μεσολαβούν




X-lite
SRV



Turista Sportivo

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Σ.Τ. **χείρα βοηθείας:** Μάνος Κάττουλας



Το GP 800 της Gilera το έχουμε γνωρίσει εδώ και τρία χρόνια, τώρα λοιπόν παίρνουμε τον άμεσο απόγονό του και τον ταξιδεύουμε για να διαπιστώσουμε, πρώτον, τι έχει αλλάξει και, δεύτερον, τι πουλιά πιάνει ως τουρίστας

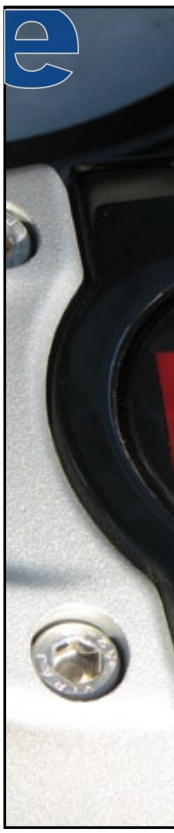

Arai
SRV



Δεν είναι μυστικό πως το SRV 850 της Aprilia εν πολλοίς βασίζεται στο ήδη πετυχημένο GP 800 της αδελφής Gilera. Ψάχνοντας λεπτομερώς στα τεχνικά χαρακτηριστικά των δύο μεγάλων σκούτερ εντοπίζουμε μόνο μία διαφορά: Η νέα χαρτογράφηση της Aprilia έχει προσθέσει κάτι σαν ενάμιση ίππο στη μέγιστη αποδιδόμενη ισχύ, μια ανάλογα ανεπαίσθητη δόση ροπής και έχει μεταφέρει τις μέγιστες τιμές μερικές εκατοντάδες στροφές ψηλότερα. Κατά τα λοιπά τίποτα δεν αλλάζει κάτω ή γύρω από τα πλαστικά. Πλαίσιο, αναρτήσεις, φρένα, λογική, όλα παραμένουν ως τα μάθαμε όταν εντυπωσιαστήκαμε για πρώτη φορά από το Gilera, το σκούτερ που ήρθε για να μας μάθει πως και σε αυτήν την κατηγορία μπορεί πια κανείς να βρει ένα τουλάχιστον μέλος που να βλέπει 200 στο κοντέρ, καθισμένος πάνω από το πιο παραδοσιακό ιταλικό στερεότυπο, τον V2 90 μοιρών.

Οι περισσότερες αλλαγές αφορούν στα οφθαλμοφανή, ήτοι στα κοστούμια του SRV. Η Aprilia για προφανέστατους λόγους παίζει ξανά με μια παραλλαγή στη δις παγκόσμια πρωταθλήτρια superbike RSV4, φρεσκάροντας έτσι το σουλούπι του GP 800 για να στηθεί στην αγορά δίπλα στο αρχέτυπο της Gilera. Όλο το παιχνίδι παίζεται κυρίως στο μπροστινό μέρος, όπου σχεδόν όλα έχουν αλλάξει παραπέμποντας στη μοτοσυκλέτα του Max Biaggi και στην πορεία σημειώνουμε μια σημαντική απώλεια: Πάει η ωραία ηλεκτρικά ρυθμιζόμενη ζελατίνα του GP 800, έχοντας πια αντικατασταθεί από μια κοντούλα και καθόλου ρυθμιζόμενη





νέα. Κατά τα λοιπά όλα παραμένουν στη θέση τους, τα όργανα με τα δύο μεγάλα στρογγυλά ρολόγια και την οθόνη LCD στο κέντρο, η γνωστή ντιζαϊνάτη τιμονόπλακα. Χωρίς πολλά-πολλά λοιπόν, πάμε να πάρουμε τους δρόμους.

Όπως ο έρωτας και ο βήχας

Αν σας έλεγα πως οι επιδόσεις του SRV φαίνονται πιο ισχυρές από αυτές του GP θα έλεγα ψέματα. Ούτε περισσότερα άλογα αισθάνθηκα στο χέρι, ούτε τη μεταφορά τους λίγο πιο ψηλά. Η παρεχόμενη δύναμη στο ιταλικό σκούτερ είναι τόση πολλή που ένα άλογο ή μερικά κλάσματα του χιλιογραμμόμετρου πραγματικά δε θα φανούν και πουθενά. Αυτό δεν το λες και κακό βέβαια, αφού το SRV εξακολουθεί να είναι ό,τι πιο ισχυρό έχω οδηγήσει ποτέ σε σκούτερ και όποιος πει ότι θέλει περισσότερα θα του έλεγα πως είναι τουλάχιστον υπερβολικός – ή απλώς ψάχνει σε λάθος κατηγορία.

Το δικύλινδρο Aprilia επιταχύνει απολαυστικά, πατάει οποιονδήποτε αντίπαλο στην κατηγορία του χαρίζοντας απίστευτα παντιλίκια σε κάθε ευκαιρία. Κάνει δηλαδή καλά τη δουλειά του, χρησιμοποιώντας το προφανές του πλεονέκτημα, τα κυβικά, αυτά που δεν κρύβονται –όπως και ο έρωτας και ο βήχας– ούτε και αντικαθίστανται.

Στον αυτοκινητόδρομο μπορεί να ταξιδεύει πανεύκολα και ξεκούραστα με μέση ταχύτητα γύρω στα 160 km/h και μόνο μετά τα 180 αρχίζει να δυστροπεί. Αν ήταν δικό μου δε θα το κρατούσα για πολλή ώρα πάνω από αυτό το όριο, μόνο για στιγμιαίες επιταχύνσεις σε ανυποψίαστους που απλά νόμισαν πως είδαν ένα σκούτερ στον καθρέφτη τους. Η αίσθηση που μου έδινε σε αυτές τις ταχύτητες ήταν η ίδια που είχα και από το GP 800, πως δηλαδή έφτανα τη μετάδοση στα όριά της και αυτό σε παρατεταμένη εφαρμογή ποτέ δε φαντάζει υγιές. Αν κάτι μου έλειψε πάρα πολύ στον ανοικτό δρόμο, αυτή ήταν η ζελατίνα. Το κοντό κάτι-σαν-φέρινγκ που φορά το SRV δε με κάλυπτε καθόλου και η θέση οδήγησης δεν προσφέρεται για σκυψίματα. Εδώ θες να είσαι απλωμένος με τα πόδια σε άνετη γωνία, η προσπάθεια να σκύψω το κεφάλι






aprilia











έφερνε το σώμα σε αφύσικη θέση, δεν έβρισκα μια σωστή γωνία για τα πόδια μου και μετά από λίγη ώρα είχα μόνο μια λύση, να κλείσω το γκάζι, ώστε η αεροδυναμική ροή να μην είναι τόσο εκνευριστική καθώς έσκαγε μέσα στα μούτρα μου.

Τα γούστα

Το SRV αισθάνεται φιλόξενα σε επαρχιακό στροφιλίκι και με όλο αυτό το αυτόματο γκάζι στο χέρι πολύ καλά κάνει. Η αίσθηση που μεταδίδει τον αναβάτη είναι αυτή ενός βαριού sport touring, πολύ απλά γιατί είναι ένα βαρύ sport touring. Τα κιλά του είναι πολλά στα χαρτιά και άλλα τόσα στην πράξη καθώς απλώνονται σε όλο το μήκος του κορμιού του, ενίοτε μάλιστα μέσω κάποιων αντιεργονομικών λύσεων, όπως το ρεζερβουάρ που βρίσκεται ψηλά και πίσω στην ουρά. Όλη αυτή η μάζα εξυπηρετεί καλά το ταξίδι στον αυτοκινητόδρομο προσφέροντας δυνατή αίσθηση σταθερότητας, αλλά προφανώς σφραγίζει τα χορευτικά στις κλειστές επαρχιακές στροφές με αρκετά αργές αντιδράσεις.

Προσπαθώντας να κρατήσω έναν γρήγορο ρυθμό ανηφορίζοντας το βουνό πρέπει να παλεύω με το SRV για να μπει στη στροφή, θέλει σαφή οδηγία στο τιμόνι και η ελαφριά μετακίνηση του σώματος προς την εσωτερική επίσης βοηθά πολύ στη διαδικασία. Υπό κλίση το Aprilia έχει καλή αίσθηση, μεταδίδει σιγουριά και δε δυσκολεύεται να κρατά μεγάλες κλίσεις, αλλά το αίσθημα υποστροφής είναι μονίμως παρόν και γι' αυτό θα πρέπει να "ευχαριστήσουμε" την κατανομή βάρους. Πολλές φορές το τιμόνι δείχνει ελαφρύτερο απ' όσο θα ήθελα – ξεκάθαρα οπισθοβαρής κατανομή – και σε αυτές τις στιγμές το Aprilia είναι λες και μου φωνάζει πως θέλει να πάει ευθεία, οπότε εγώ πρέπει να το τιθασεύω με το γκάζι και το σώμα μου για να μπει στη στροφή και να μείνει στη γραμμή που θέλω. Ως είναι προφανές από τα ανωτέρω, βέβαια, οι αλλαγές γραμμής δεν είναι και ό,τι το ευκολότερο, καθώς η μεγάλη αδράνεια είναι το αμεσότερο φυσικό αποτέλεσμα της μεγάλης μάζας.

Ανηφορίζοντας προς Αράχωβα, δεν έχω πια κανένα αεροδυναμικό πρόβλημα παρότι συχνά-πυκνά βλέπω μεγάλες ταχύτητες μεταξύ διαδοχικών στροφών, απλούστατα διότι τις κρατώ για λίγα δευτερόλεπτα και μετά πάλι πέφτω









στα φρένα. Μιλώντας για φρενάρισμα λοιπόν, το συνολάκι της Brembo στέκεται απολύτως στο ύψος του και δε μασάει ούτε από φόρα ούτε από κιλά. Έχει αίσθηση, έχει προοδευτικότητα, έχει και όλη τη δύναμη που χρειάζεται για να σταματήσει το SRV, ακόμη και μετά από λανθασμένη γραμμή με κάμποσα χιλιόμετρα. Όπως είχα εντυπωσιαστεί το 2009 στο GP 800, έτσι και εδώ ανακαλύπτω εκ νέου ένα σκούτερ που φρενάρει ως μοτοσυκλέτα, πρωτίστως με το μπροστινό. Μια ακόμη απόδειξη της καλής επιλογής της Brembo, αλλά και του σωστά στημένου πιρουνιού, είναι το γεγονός πως ουδέποτε με ανησύχησε η απουσία ABS, αρκετή πίεση στο μπροστινό φρένο και παρέα με το εξίσου ισχυρό πίσω με σταματά ασφαλώς. Αυτά σε στροφιλίκι με καλό ρυθμό, διότι στην πόλη και στις μικρές ταχύτητες πάνω σε γυαλισμένη άσφαλτο το μπλοκάρισμα του μπροστινού είναι σαφώς πιο εύκολο να συμβεί σε οποιοδήποτε δίκυκλο.

Παρότι ουδέποτε προσπάθησα να κάνω οικονομία στη βενζίνη, κατάφερα να βγάλω άνετα 230 km από ένα ρεζερβουάρ χωρίς να το στεγνώσω. Είχα μόνο ένα σοβαρό πρόβλημα, ο δείκτης βενζίνης ήταν ολοκληρωτικά αναξιόπιστος. Το θέμα ξεκινά όταν φτάσει στο τελευταίο









τέταρτο της διαδρομής του, οπότε και αρχίζει ...ο χορός. Λες και το φλοτέρ μέσα στο ρεζερβουάρ απλώς επιπλέει ανέμελο στην ελεύθερη επιφάνεια του καυσίμου, το λαμπάκι της ρεζέρβας αναβοσβήνει για δεκάδες χιλιομέτρων χωρίς να αποφασίζει να σου πει κάτι το οριστικό, ενώ η μετάβαση από κατηφόρα σε ανηφόρα αλλάζει τη θέση του δείκτη από τα έγκατα του Άδη στο ένα τέταρτο του ντεπόζιτου μέσα σε ελάχιστο χρόνο. Κάπως έτσι λοιπόν τη μια φορά σταμάτησα τρομαγμένος να βάλω βενζίνη μετά από 170 km για να γεμίσει με μόλις 12 λίτρα (από τα 18.5 που χωρά), ενώ σε άλλη στιγμή είχα φτάσει στα 230 και το κίτρινο λαμπάκι εξακολουθούσε να μην αποφασίζει αν θα ανάψει ή όχι. Τα 16.5 λίτρα που έβαλα τη δεύτερη φορά μάλλον σημαίνουν πως έπρεπε να έχει μείνει μόνιμα αναμμένο.
Κοινώς, από κατανάλωση καλά πάμε μα από δείκτη καυσίμου όχι, επικίνδυνο παιχνίδι να φτάσεις στον πάτο του ρεζερβουάρ.

Αιχμή του δόρατος

Το SRV 850 αρχικά εμφανίστηκε στην ελληνική αγορά ακριβότερο από το GP 800, αλλά μετά από αρκετούς


X-lite
X-lite
Aprilia





μήνες πλέον τα δύο σχεδόν πανομοιότυπα μοντέλα έχουν ακριβώς την ίδια τιμή. Διάλεξε και πάρε δηλαδή. Πλέον άλλωστε καταφθάνει η νέα έκδοση του SRV που έχει εξοπλιστεί με ABS και ATC. Με αυτήν την τιμή λοιπόν το μεγάλο σκούτερ της Aprilia βρίσκεται κανονικότατα μέσα στα νερά της κατηγορίας, έχοντας πολύ δυνατό και καλά εξοπλισμένο ανταγωνισμό. Η αιχμή του δόρατος δεν είναι άλλη από τον μεγαλύτερο και ισχυρότερο κινητήρα της κατηγορίας, ένα πλεονέκτημα με το οποίο συνεχίζει να παίζει μπάλα μόνο του μαζί με το Gilera.

Η βασική φιλοσοφία του τελικά δεν αλλάζει καθόλου, παραμένει ένα σκούτερ τουριστικής φιλοσοφίας, ικανότατο στο ταξίδι, επαρκές στο να αντιμετωπίσει οποιοδήποτε δρόμο και να του ρίξεις κάτω από τα λάστιχά του. Η πόλη μάλλον είναι το λιγότερο αγαπημένο του πεδίο δράσης, εκεί όπου τα πολλά κιλά και οι χορταστικές διαστάσεις δεν αποτελούν πλεονέκτημα με τη λογική της ευχρηστίας και της οικονομίας – αν και όλοι γνωρίζουμε καλά πως συχνά το μέγεθος εξυπηρετεί καλά άλλες λογικές που σχετίζονται περισσότερο με το μάτι παρά την τσέπη. <<









αίσθηση
βαριού sport
touring

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,237 mm
Πλάτος:	790 mm
Ύψος:	Δ.Α.
Μεταξόνιο:	1,593 mm
Ύψος σέλας:	780 mm
Ρεζερβουάρ:	18.5 l
Βάρος κατασκευαστή:	249 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος, δικύλινδρος V 90 μοιρών, 1EEK, 2 x 4 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	88 x 69 mm
Χωρητικότητα:	839.3 cc
Σχέση συμπίεσης:	10.5:1
Ισχύς:	76.4/7,750 hp/rpm
Ροπή:	7.8/6,000 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ

ΕΜΠΡΟΣ

Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος: 122 /41 mm
Ρυθμίσεις: Καμία

ΠΙΣΩ

Ένα αμορτισέρ
Διαδρομή: 133 mm
Ρυθμίσεις: Προφόρτιση ελατηρίου (7 θέσεις)

ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ

ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3.50 x 16''
Ελαστικό:	Pirelli Diablo Scooter, 120/70-16 (57H)
Φρένο:	Δύο δίσκοι 300 mm, δαγκάνες Brembo 2 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	4.50 x 15''
Ελαστικό:	Pirelli Diablo Scooter, 160/60-15 (67H)
Φρένο:	Δίσκος 280 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων



APRILIA SRV 850
PIAGGIO HELLAS A.E.
€9,960


Aprilia
RSV 1000

cover story

Λιγοστά τα νέα στην EICMA, μα όμορφα όπως πάντα




Vespa
946

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO



Οι Ιταλοί και η Honda



Στις πολλές σελίδες που ακολουθούν είναι λιγοστές οι νέες μοτοσυκλέτες ευρείας παραγωγής. Στο Μιλάνο, παραδοσιακά, έπαιξαν μπάλα σχεδόν μόνοι τους οι Ιταλοί, με μόνη παρέα τη Honda, το μοναδικό ιαπωνικό εργοστάσιο που είχε κάτι να πει επί ευρωπαϊκού εδάφους

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

aprilia




aprilia
aprilia

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

CAPONORD 1200

Η επιστροφή του ονόματος στη γκάμα της Aprilia ήταν δεδομένη εδώ και καιρό, με τη διαφορά πως αυτή τη φορά δε χτίζεται γύρω από τον κινητήρα του superbike της, αλλά με βάση τον δικύλινδρο V που έχει δείξει από το 2009 και έχει ήδη τοποθετήσει στο αντίστοιχου κυβισμού Dorsoduro. Για την ακρίβεια το Dorsoduro αποτελεί τη βάση του νέου Caponord, αφού εκτός του κινητήρα δωρίζει και όλα τα υπόλοιπα βασικά μέρη, πλαίσιο, αναρτήσεις, φρένα, φυσικά με τις ανάλογες αναπροσαρμογές. Το υποπλαίσιο είναι νέο για να αντέχει περισσότερο φόρτωμα, ενώ και στον κινητήρα έχει γίνει λίγη βασική και εύκολη δουλειά: Μακρύτερη τελική μετάδοση, επαναπρογραμματισμένο software διαχείρισης και μεγαλύτερη γεννήτρια. Τα νούμερα απόδοσής του μετρούν 128 hp στις 8,500 rpm και 11.8 kg.m στις 6,500 rpm.

Στη βασική έκδοση του Caponord συναντάμε ηλεκτρονικό γκάζι Ride by Wire, πακέτο ABS και ATC (traction control) που αμφότερα απενεργοποιούνται και την ίδια επιλογή τριών χαρτογραφήσεων όπως ξέρουμε και στο Dorsoduro, Sport-Touring-Rain. Η ρυθμιζόμενη ζελατίνα και οι χούφτες επίσης ανήκουν στον βασικό εξοπλισμό.

Η συνέχεια γίνεται με το έξτρα Travel Pack, το οποίο ξεκινά από το κεντρικό σταντ και τις πλαϊνές βαλίτσες στο χρώμα της μοτοσυκλέτας για να φτάσει ως το σύστημα ADD, κοινώς ημι-ενεργό Aprilia Dynamic Damping. Αυτό έχει εξελιχθεί από το ιταλικό εργοστάσιο με βάση αντίστοιχα αυτοκινητιστικά συστήματα και προσφέρει αυτόματη προσαρμογή των υδραυλικών αποσβέσεων ανάλογα με το έδαφος και τον τρόπο οδήγησης. Τέλος υπάρχει η επιλογή ενός piggyback αμορτισέρ πίσω με ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενη προφόρτιση σε 4 θέσεις από κουμπί στο τιμόνι, ανάλογα με το φορτίο της μοτοσυκλέτας.

Ευχάριστο νέο είναι η προσθήκη ρεζερβουάρ 24 λίτρων, το οποίο θα κάνει τους ανεφοδιασμούς σημαντικά αραιότερους απ' όσο στο 15λιτρο Dorsoduro –εφόσον φυσικά η σέλα είναι τόσο άνετη όσο δείχνει και στις φωτογραφίες. Στο press kit δε γίνεται καμιά αναφορά σε βάρος, αλλά φανταζόμαστε πως εύκολα θα ξεπερνά κατά τουλάχιστον μια δεκάδα τα 212 στεγνά της μοτοσυκλέτας-δότη.




aprilia
aprilia
aprilia
brembo

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

70ª ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DEL MOTOCICLO MILANO 15-18 NOVEMBRE 2012



SRV 850 ABS-ATC

Οι Ιταλοί δεν άλλαξαν ουσιαστικά τίποτα στο μεγαλύτερο και ισχυρότερο σκούτερ της αγοράς, αλλά άνοιξαν τη ντουλάπα με τα ηλεκτρονικά τους παιχνίδια και προσέθεσαν ένα ακόμη κολπάκι στο SRV. Το πακέτο ABS-ATC που προστίθεται από φέτος στο δικύλινδρο σκούτερ είναι ένα δίπολο ασφαλείας που ξεκινά από το γνωστό σύστημα αντιμπλοκαρίσματος (ABS) και επεκτείνεται με το Traction Control (ATC).

Το σπουδαίο που κάνει η Aprilia είναι ότι δίνει στον αναβάτη τη δυνατότητα απενεργοποίησης των ηλεκτρονικών αυτών βοηθημάτων, ενώ στην περίπτωση του ATC προσφέρει και μια μικρή παραμετροποίηση, όχι πάντως στον βαθμό που το κάνει στις μεγάλες της μοτοσυκλέτες. Συγκεκριμένα, το Traction Control διαθέτει τη στάνταρ ρύθμισή του, αλλά ο αναβάτης μπορεί να επιλέξει και μια Sport ρύθμιση, η οποία σηματοδοτείται από μια ανάλογη ενδεικτική λυχνία στα όργανα και προσαρμόζει τον χαρακτήρα του ATC σε μια λιγότερο επεμβατική φάση, ώστε να μη σου κόβει τη φόρα αν θες να παίξεις λίγο παραπάνω σε μια γρήγορη διαδρομή.

aprilia


SRV
aprilia

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO



bimota


DB11
brembo
K&N

EICMA
ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DEL MOTOCICLO

bimota

DB12

Έχετε δει πολλές φορές Bimota με σέλα συνεπιβάτη; Ένας νέος άνεμος πνέει εκεί στο Varese απ' ότι φαίνεται, άλλωστε δεν είναι και συχνό φαινόμενο ένα μικρό εργαστήρι πανάκριβων κοσμημάτων να λανσάρει στην EICMA τόσα πολλά νέα μοντέλα.

Αυτό που οι Αμερικανοί εύστοχα αποκάλεσαν "το ακριβότερο Mulistrada του κόσμου", η Bimota το λέει απλώς DB12. Όπως ακριβώς και το Multi 1200, το δικάβαλο αυτό Bimota χτίζεται γύρω από τον Testastretta στη βασική του στάθμη απόδοσης (162 ίπποι), ενώ το πλαίσιο προέρχεται από τα DB9/DB11. Τη συνέχεια μπορείτε, υποθέτω, να τη φανταστείτε: Marzocchi μπροστά, Extreme Tech πίσω, όλα πλήρως ρυθμιζόμενα (και με αργή-γρήγορη συμπίεση πίσω), Brembo monobloc σε 320άρηδες δίσκους. Η ζυγαριά σταματά αισίως στα 185 κιλά.

Αυτό που σίγουρα δεν περιμένατε να ακούσετε είναι πως το ρεζερβουάρ χωράει 18 λίτρα και πως στο υποπλαίσιο υπάρχουν έτοιμες υποδοχές για βαλίτσες!

Αυτή τη στιγμή η μοτοσυκλέτα παραμένει στο στάδιο του πρωτοτύπου, αλλά οι πιθανότητες να βγει σε κανονική παραγωγή είναι αρκετές και φυσικά θα εξαρτηθούν από τη ζήτηση.




bimota
DUCATI

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO



DB11

Το νέο μοντέλο της σειράς DB αριθμεί αισίως 11 και συγγενεύει στενά με το περσινό DB9 Brivido όπου και βασίζεται πρωτίστως το πλαίσιό του. Στην καρδιά συναντάμε έναν Testastretta 11° με τα 1198 cc του, αυτή τη φορά σε επίπεδο απόδοσης που δεν απειλεί να ξηλώσει ασφαλτοτάπητες. Οι 160 ίπποι και τα 13.4 kg.m ροπής είναι πάντως αρκετά χορταστικά, ακόμη δε περισσότερο αν αληθεύει ο ισχυρισμός της Bimota πως το DB11 σταματά τη ζυγαριά μόλις στα 170 κιλά.

Τριγύρω φυσικά συναντάμε κλασικά εκλεκτό εξοπλισμό, ήτοι ένα πλήρως ρυθμιζόμενο πιρούνι της Marzocchi, ένα ανάλογα πλήρως ρυθμιζόμενο αμορτισέρ Extreme Tech (και με αργή-γρήγορη συμπίεση), φρένα της Brembo και ελαφριές ζάντες της OZ. Λογικά αυτό θα είναι ένα από τα πιο οικονομικώς προσιτά μοντέλα της Bimota, αν και τιμή δεν έχει ανακοινωθεί ακόμη.

bimota


bimota
DB11

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

bimota

DB11 VLX

Αν σου άρεσε το DB11 αλλά το βρήκες μάλλον φτωχικό από απόδοση, μην ανησυχείς, η Bimota σε σκέφτεται. Ορίστε η VLX έκδοση, η οποία στα εμφανή μοστράρει ακριβότερες monobloc Brembo και αναρτήσεις της Ohlins μπροσπίσω, αλλά κρατά τα καλύτερα για την αφανή περιοχή κάτω από τα πλαστικά.

Εκεί καραδοκεί ένας υπερτροφοδότης (supercharger) της Sprintex ο οποίος δεν τοποθετήθηκε απλώς όπως πωλείται, αλλά δέχτηκε κι ένα περεταίρω σκαλισματάκι από τους μηχανικούς της Bimota. Το αποτέλεσμα ανεβάζει τις επιδόσεις του DB11 στους 188 ίππους και τα 14.5 χιλιογραμμόμετρα, ενώ το κόστος σε κιλά δεν ξεπερνά καν τα δέκα.

Δηλαδή έχουμε έναν Testastretta πύραυλο 188 ίππων σε 179 κιλά! Τώρα σας κάνει; Μόνο να μην ξεχάσετε, όταν με το καλό ανακοινωθεί η τιμή να την ακούσετε καθιστοί…


bimota
DB11
bimota
brembo

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

70ª ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DEL MOTOCICLO MILANO 15-18 NOVEMBRE 2012

bimota

DBx

Μετά το ταξιδιάρικο on/off (DB12), γιατί να μας κάνει εντύπωση που η Bimota σχεδιάζει και ένα adventure μοντέλο; Άλλο ένα λαχταριστό πρωτότυπο στο περίπτερο της ιταλικής εταιρείας, άλλη μια μοτοσυκλέτα που δεν απέχει και πολύ από την κανονική παραγωγή.

Το DBx βασίζεται στο DB10 και είναι ένα από τα λίγα πλέον μοντέλα στη γκάμα της που χρησιμοποιεί τον αερόψυκτο κινητήρα DS1100 της Ducati. Κλασικά για την εταιρεία, το πιρούνι είναι Ohlins TTX, της ιδίας επωνυμία είναι το αμορτισέρ, εννοείται πως τα φρένα είναι Brembo monobloc σε δύο δίσκους 300 mm, το ανθρακόνημα ρέει από παντού, όπως και τα billet αλουμινένια αριστουργήματα που βρίσκει κανείς σε διάφορα σημεία της μοτοσυκλέτας.

Οι τροχοί είναι 19 ίντσες μπροστά, ενώ πίσω υπάρχει η επιλογή για 17 ή 18 ίντσες. Η απόδοση του κινητήρα είναι 95 ίπποι για 175 κιλά και η Bimota περιμένει να ακούσει αν ενδιαφέρεστε για να στήσει τη γραμμή παραγωγής.




bimota

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO



bimota

BB2

Επ' ευκαιρία της EICMA η Bimota παρουσίασε ένα πρωτότυπο που εγκαινιάζει τη, γνωστή εδώ και λίγο καιρό, συνεργασία της με τη BMW. Το BB2 θα στηθεί γύρω από τον κινητήρα του S1000RR και αναμφίβολα αναμένεται με μεγάλο ενδιαφέρον. Η εταιρεία από το Varese αν μη τι άλλο ξέρει να προσφέρει άφθονο πιπέρι αλλάζοντας την αναλογία ίππων ανά κιλό προς τη σωστή κατεύθυνση, αυξάνοντας δηλαδή τον αριθμητή και μειώνοντας τον παρονομαστή του κλάσματος.

Εμφανισιακά το BB2 αποτείνει φόρο τιμής στο BB1 του 1995, ένα supermono χτισμένο γύρω από τον μονοκύλινδρο κινητήρα της Rotax που φορούσαν τα F650 Funduro.


bimota
bimota

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO



bmw



EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO



F800 GT

Η εξέλιξη του F800 ST απέκτησε ένα νέο ολόσωμο φέρινγκ και μετονομάστηκε σε GT. Αυτό που δεν αλλάζει είναι η ουσία, δηλαδή παραμένει μια μεσαίου κυβισμού sport touring μοτοσυκλέτα.

Η BMW φυσικά προχώρησε σε μια σειρά μικρών επεμβάσεων με στόχο να ραφινάρει ένα μοντέλο που πρακτικά δεν είχε αλλάξει από την παρουσίασή του πριν κάμποσα χρόνια. Η αρχή γίνεται από τον κινητήρα, ο οποίος με τον καταλληλο επαναπρογραμματισμό του κερδίζει 5 άλογα φτάνοντας στα 90. Παράλληλα οι Γερμανοί συνοδεύουν το GT με revalving στις αναρτήσεις, νέες ζάντες, νέα εξάτμιση και μια ολοκαίνουργια εργονομία που υπόσχεται περισσότερη άνεση στους επιβαίνοντες για να δέσουν το γλυκό προσφέροντας πλέον το ABS στον βασικό εξοπλισμό.

Η συνέχεια αφήνεται στον πελάτη, ο οποίος έχει να διαλέξει τα επιπλέον του αξεσουάρ από τη γνωστή λίστα της BMW, όπου μεταξύ άλλων περιλαμβάνονται το Automatic Stability Control (ASC) και οι ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενες αναρτήσεις ESA.


BMW
F 800 GT
BMW
brembo

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO



90 XPONIA BMW MOTORRAD

Ήταν το 1923, ακριβώς 90 χρόνια πριν, όταν παρουσιάστηκε η πρώτη μοτοσυκλέτα της BMW, R32. Με αυτήν ξεκίνησε μια μακρά πορεία και ταυτόχρονα μας γνώρισε τον boxer που έμελλε να γίνει το ορόσημο της εταιρείας με έδρα στο Μόναχο.

Γιορτάζοντας τα 90 της χρόνια το 2013, η BMW προαναγγειλε στο Μιλάνο την παραγωγή ενός επετειακού μοντέλου που θα ενσωματώνει στοιχεία από όλη την πορεία αυτών των εννιά δεκαετιών. Οι πληροφορίες μας σταματούν εδώ και η συνέχεια περιλαμβάνει μόνο όσα μας αποκαλύπτει το σχέδιο. Μια γυμνή μοτοσυκλέτα, φυσικά boxer κινητήρας, κανονικό ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι, Paralever και κάποια έντονα ρετρό στοιχεία όπως ο καμπύλος racing κοκωβιός.

Φαίνεται πως θα είναι μια λαχταριστή μοτοσυκλέτα την οποία η BMW προλογίζει για κάποια στιγμή στην πορεία του 2013.


B M W
Birth of a thrilling BMW
bearing the genes from
9 decades.

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

70ª ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DEL MOTOCICLO MILANO 15-18 NOVEMBRE 2012

bmw

K1300S "30JAHREK-MODELLE"

Άλλη μια επέτειος για τη BMW, αυτή τη φορά για τα 30 χρόνια της σειράς K η οποία γεννήθηκε το 1983 με το K100, τότε με τον κινητήρα Compact Drive που ήταν τοποθετημένος εγκάρσια στο πλαίσιο και είχε τον στρόφαλο στον διαμήκη άξονα, όπως οι boxer. Ο πειραματισμός της BMW με τους τετρακύλινδρους στις μοτοσυκλέτες αποδείχθηκε επιτυχής και μερικά χρόνια πριν, με το K1200S, η σειρά K επανέκαμψε αλλάζοντας τη γεωμετρία του κινητήρα στη μορφή που είναι σήμερα.

Το εικονιζόμενο επετειακό K1300S δε διαφέρει σε τίποτε από το κανονικό μοντέλο, πλην του χρωματισμού που είναι αποκλειστικά δικός του. Κατά τα λοιπά φοράει αρκετά έξτρα από τον κατάλογο της BMW, όπως ESA II, Safety Package (RDC, ASC), shifter της σειράς HP, μαρσπιέ αναβάτη και συνεπιβάτη από τη σειρά αξεσουάρ HP, τελικό Akrapovic, θερμαινόμενα γκριπ και πλήρες on-board computer.




BMW
K1300
S
BMW

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

ducati




DUCATI
chiccolo

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO



ducati

1199 PANIGALE R

Το περιμέναμε και ήρθε. Πιστή στη συνταγή που ακολουθεί με τις superbike της η Ducati, παρουσίασε στο Μιλάνο το 1199 R. Ουσιαστικά η λογική είναι η εξής απλούστατη: Παίρνουμε το 1199 S και αρχίζουμε να του προσθέτουμε πραγματάκια. Μπιέλες τιτανίου, ελαφρύτερο βολάν, τροποποιούμε τη χαρτογράφηση του κινητήρα και πλέον του επιτρέπουμε να στροφάρει 500 στροφές ψηλότερα, ως τις 12,000. Στη συνέχεια βάζουμε ένα αγωνιστικό σύστημα εξαγωγής της Termignioni που συνοδεύεται από το δικό του software και καταλήγουμε σε 3% επιπλέον μέγιστη ιπποδύναμη μα, το βασικότερο, 15% αύξηση στις μεσαίες (λέει η Ducati).

Προσθέτουμε επίσης μια ρυθμιζόμενη έδραση ψαλιδιού, η οποία επιτρέπει έδραση 2 mm ψηλότερα, 2 ή 4 mm χαμηλότερα από τη στάνταρ θέση. Βάζουμε ακόμη ένα εξελιγμένο σύστημα Ducati Data Acquisition που έχει εξοπλιστεί με GPS και ντύνουμε το αποτέλεσμα με σωρεία ανθρακονημάτινων αξεσουάρ, ενώ στη βαφή αφήνουμε μια όμορφη πινελιά βουρτσισμένου αλουμινίου στο ρεζερβουάρ για να ξέρουν όλοι τι είναι αυτό που χαζεύουν.


DUCATI
1199 PANIGALE R
DUCATI CORSE

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

ducati

HYPERMOTARD HYPERSTRADA

Ξεχνάμε τα αερόψυκτα 1100 και περνάμε στη νέα εποχή του Hypermotard. Κρατώντας μόνο εμφανισιακά στοιχεία από το πετυχημένο τους παρελθόν, η Ducati φορά στη νέα γενιά τον μικρό Testastretta από το 848, με 110 hp από 821cc. Φυσικά σε χωροδικτύωμα, εννοείται με εμφάνιση supermoto και φορτωμένα με σύγχρονα ηλεκτρονικά, τα νέα Hyper διαθέτουν το Ducati Safety Pack τελευταίας γενιάς με ABS ρυθμιζόμενο σε 3 επίπεδα, Ducati Traction Control σε 8 επίπεδα και Riding Modes.

Η οικογένεια έχει τρία μοντέλα. Ξεκινάμε από το απλό Hypermotard, το οποίο φορά 43άρι πιρούνι Kayaba, αμορτισέρ Sachs, διαθέτει το πακέτο ABS-DTC και επιλογή τριών χαρτογραφήσεων, Sport (110 hp), Touring (110 hp) και Urban (75 hp), οι ζάντες του αντιγράφουν αυτές του 1199 Panigale και το σύνολο ζυγίζει ονομαστικά 175 κιλά.

Στη συνέχεια έχουμε το ακριβότερο Hypermotard SP, που φορά 50άρι Marzocchi πιρούνι, αμοιρτισέρ της Ohlins, ζάντες παρόμοιες με αυτές του Panigale S και κάμποσα ανθρακονημάτινα κομμάτια στα πλαστικά του για ένα συνολικό βάρος που σταματά στα 171 κιλά. Στην περίπτωση του SP οι τρεις διαθέσιμες χαρτογραφήσεις είναι οι Race, Sport και Wet, αποδίδοντας τις ίδιες ιπποδυνάμεις με τις αντίστοιχες του απλού μοντέλου, αλλά έχοντας διαφορετική επίδραση στην απόκριση στο γκάζι και διαφορετικές προκαθορισμένες τιμές για το traction control και το ABS. Για παράδειγμα, στο SP ο χάρτης Race προβλέπει περιορισμό του ABS μόνο στο μπροστινό φρένο και με λειτουργία προγραμματισμένη για πίστα.

Τέλος η Ducati φέτος πρωτοτυπεί παρουσιάζοντας το Hyperstrada, το οποίο επί της ουσίας είναι ένα απλό Hypermotard φορτωμένο με τουριστικό εξοπλισμό που πολλά κομμάτια του μπορούν να αγοραστούν ξεχωριστά και για το απλό μοντέλο ως έξτρα (ζελατίνα, σέλα, χειρολαβές, πλαϊνές βαλίτσες, κεντρικό σταντ, ποδιά). Παράλληλα το εξοπλίζει με ισχυρότερη γεννήτρια και του προσθέτει και δύο παροχές τάσης 12V. Όλα τα ανωτέρω προσθέτουν 6 κιλά στο ονομαστικό σύνολο (181 kg) που ανακοινώνει η Ducati για το Hyperstrada.




DUCATI
DUCATI

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

honda




HONDA

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

honda

CBR500R

Ενόσω οι άλλοι τρεις ιάπωνες κατασκευαστές έχουν στρέψει το ενδιαφέρον τους μακριά από τις δυτικές αγορές – είτε ψάχνοντας το κέρδος στην αναπτυσσόμενη Ασία ή προσπαθώντας να περικόψουν έξοδα με κάθε τρόπο – η Honda συνεχίζει για δεύτερη χρονιά την επίθεσή της με μοντέλα φτιαγμένα για τον μέσο "κρισόπληκτο" αναβάτη. Μετά τη φαμίλια των δικύλινδρων NC700 και την εκπληκτική τους οικονομία καυσίμου, φέτος ήρθε η σειρά των CB500, με έναν ολοκαίνουργιο δικύλινδρο σε σειρά υγρόψυκτο κινητήρα.

Πρωταρχικός στόχος της Honda είναι να εξυπηρετήσει τη νέα κατηγορία διπλωμάτων της Ε.Ε. που ονομάζεται Α2, καλύπτει το ηλικιακό φάσμα από 19 ως 24 και περιορίζεται σε μέγιστη ιπποδύναμη 35kW ή 47hp. Δε μας κάνει λοιπόν καθόλου εντύπωση που το CBR500R αποδίδει ακριβώς 47 ονομαστικά άλογα. Είναι ενδιαφέρον πως στις Η.Π.Α., όπου δεν υπάρχει ανάλογο δίπλωμα, η ίδια μοτοσυκλέτα αποδίδει 54 άλογα.

Περιφερειακώς η μοτοσυκλέτα κινείται στη λογική της οικονομίας, με ατσάλινο σωληνωτό πλαίσιο, συμβατικές αναρτήσεις και λιτό εξοπλισμό, αν πάντως κρίνουμε με την εμπειρία των NC700 να είστε σίγουροι πως κάθε μέλος της φαμίλιας CB500 ως σύνολο θα στέκεται με χαρακτηριστική άνεση στο ύψος των περιστάσεων, ενώ αξίζει να τονίσουμε πως και τα τρία μοντέλα της σειράς αυτής έχουν στάνταρ ABS στον εξοπλισμό τους.

Αν οι ισχυρισμοί της Honda για κατανάλωση κάτω των 4lt/100km βρίσκονται σχετικά κοντά στην πραγματικότητα, τότε με μια καλή τιμή λιανικής οι Ιάπωνες θα έχουν βρει άλλο ένα εξαιρετικό best seller για αυτόν που θέλει μια προσιτή και οικονομική μοτοσυκλέτα. Με τη δύναμη που παράγει μπορεί να εξυπηρετήσει ικανοποιητικότατα τον ρόλο του πασπαρτού, ελκύοντας έτσι πελατεία και έξω από το ηλικιακό μερίδιο της κατηγορίας διπλωμάτων Α2.

Ήδη έχει προαναγγελθεί και σειρά αγώνων ενιαίου με CBR500R, η οποία βέβαια πολύ αμφιβάλλουμε αν θα αφορά στο παραμικρό την Ελλάδα…




HONDA
CBR

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

honda

CB500X

Το επιτυχημένο παράδειγμα των NC επαναλαμβάνεται στην περίπτωση των CB με τις σχετικές προσαρμογές. Στα 700άρια μοντέλα είχαμε ένα on/off, ένα γυμνό δρόμου και το σκούτερ Integra, ενώ τώρα στη θέση του τελευταίου η Honda τοποθέτησε το CBR500R.

Η περίπτωση του CB500X ωστόσο ακολουθεί πιστά στα βήματα του NC700X, δηλαδή υιοθετεί την εμφάνιση του Crosstourer και μάλιστα προχωρά ένα βήμα παραπέρα. Σε αντίθεση με τα NC όπου μόνο τα πλαστικά αλλάζουν, εδώ το 500X διαθέτει λίγο μακρύτερες διαδρομές στις αναρτήσεις του (κατά 20mm, από 120 στα 140), αλλά και μεγαλύτερο ρεζερβουάρ καυσίμου, 17.3 λίτρα αντί για 15.7 των έτερων δύο CB. Κατά τα λοιπά κινητήρας πλαίσιο και περιφερειακά είναι κοινά στη φαμίλια, το ABS είναι κι εδώ στάνταρ και τη μοτοσυκλέτα συνοδεύει μια μακροσκελέστατη λίστα αξεσουάρ.




HONDA

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

honda

CB500F

Σε αντίθεση με το CB500X, το F είναι ουσιαστικά ένα CBR500R με άλλα πλαστικά. Πέραν όλων των κοινών εξαρτημάτων στα τρία μοντέλα, εδώ έχουμε το μικρότερο ρεζερβουάρ (15.7l) και τις ίδιες διαδρομές στις αναρτήσεις με το CBR (120mm). Πρακτικά οι ομοιότητες είναι εμφανείς και με το μάτι, καθώς το ρεζερβουάρ και η ουρά είναι ακριβώς ίδια με του CBR, με τις όποιες αλλαγές να εντοπίζονται μόνο στα μπροστινά πλαστικά και το τιμόνι.


HONDA
CB500F
ABS

EICMA
ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DEL MOTOCICLO

honda

CBR600RR

Κάποτε ξεχωρίζαμε τα μοντέλα των γιαπωνέζικων supersport από τα εξάμηνα, ούτε καν τη χρονιά, τώρα πια χαιρόμαστε όταν τους αλλάζουν ένα φλασάκι. Πάλι καλά που η Honda, αν και δεν άλλαξε επί της ουσίας το CBR600RR, του έδωσε ένα εξαιρετικά καλοδεχούμενο χαδάκι για να το συνοδεύσει στο μέλλον.

Η σημαντική αλλαγή αφορά στο μπροστινό σύστημα, όπου πλέον ένα Showa Big Piston Fork 41mm ήρθε να προσφέρει τις υπηρεσίες του. Η τελευταία αυτή γενιά της Showa έχει γίνει ανάρπαστη στην ιαπωνική παραγωγή των 100 και 600 κυβικών και υπάρχει λόγος γι' αυτό, αφού θεωρείται ό,τι καλύτερο έχει βγει τα τελευταία χρόνια χωρίς να κοστίζει όσο μια ολόκληρη μοτοσυκλέτα – γιατί, αν θες ένα κορυφαίο αγωνιστικό σύστημα ξέρεις πόσο πολύ θα πρέπει να ελαφρώσεις την τσέπη σου…

Πέραν αυτού η Honda σκαλίζει τον κώδικα του PGM και τροποποιεί τη λειτουργία της πεταλούδας στην εισαγωγή του αέρα ώστε να λειτουργεί σε όλο το φάσμα των στροφών. Στόχος αυτής της διαδικασίας είναι η ομαλότερη απόδοση σε όλο το εύρος λειτουργίας του κινητήρα. Τέλος προσθέτει στο συνολάκι δύο ελαφριές χυτές ζάντες 12 ακτίνων, πανομοιότυπες με αυτές που φορά το Fireblade.

Το ανανεωμένο supersport της Honda μας έρχεται για το 2013 με τον νέο τρίχρωμο χρωματισμό, ενώ θα προσφερθεί και σε επίσημη ρέπλικα Repsol για τους μερακλήδες.




CBR
HRC
HONDA

EICMA
ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DEL MOTOCICLO

honda

GOLD WING F6B

Χτυπά η κρίση τα κρουαζιερόπλοια; Ναι, είναι η απάντηση. Η Honda προχωρά σε μια ελαφρωμένη έκδοση της θρυλικής της υπερ-τουρίστριας με πρωτεύοντα στόχο να την κάνει πιο προσιτή.

Διατηρώντας τον απίστευτο (έτσι μου λένε όσοι τυχεροί τον έχουν οδηγήσει) εξακύλινδρο boxer 1,832 cc και όλα τα βασικά στοιχεία της γεωμετρίας και των περιφερειακών της μοτοσυκλέτας, η Honda αρχίζει να τη γδύνει από εξοπλισμό. Στην έκδοση F6B λοιπόν αποχαιρετούμε σύστημα πλοήγησης, αερόσακο, ηλεκτρική όπισθεν, cruise control, φωτιζόμενους διακόπτες, σύστημα αυτόματης ακύρωσης των φλας και θερμαινόμενα καθίσματα. Φεύγει επίσης εντελώς η μεγάλη πίσω βαλίτσα με την πλάτη του συνεπιβάτη, ενώ τα πόδια του πλέον θα πατούν σε μαρσπιέ και όχι σε ευρύχωρα πατώματα. Αυτό που παραμένει είναι το ηχοσύστημα. Πάλι καλά.

Σύμφωνα με τη Honda η F6B είναι πιο ευέλικτη και δεκτική ακόμη και σε χρήση στην πόλη. Όντως με τον εξοπλισμό που αφαιρέθηκε η μοτοσυκλέτα ελάφρυνε κατά 28 ολόκληρα κιλά και έπεσε κάτω από τα 400, αλλά πάντως και τα 385 ονομαστικά δεν τα λες και παιχνιδάκι στην κίνηση.




HONDA

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

70ª ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DEL MOTOCICLO
MILANO 15-18 NOVEMBRE 2012

honda

NSS300 FORZA

Ένα σκούτερ σαν αυτό απουσίαζε από τη γκάμα της Honda, η οποία είδε τη δημοτικότητα αυτής της κατηγορίας σε αντίστοιχα μοντέλα της ιταλικής και της ασιατικής σχολής και, πολύ σοφά, έσπευσε να συμμετάσχει.
Το NSS300 δανείζεται τον κινητήρα του SH300i για να τον τοποθετήσει σε ένα κορμί σαφώς πιο ευρύχωρο και μεγάλο. Αποδίδει 24 ίππους και ισχυρίζεται πως δεν αντιμετωπίζει κανένα πρόβλημα είτε μιλάμε για καθημερινή κίνηση στην πόλη ή για κάλυψη αποστάσεων στον αυτοκινητόδρομο, με έναν ή δύο επιβαίνοντες. Θα προσφέρεται με συνδυασμένα φρένα CBS ή με προαιρετικό Combined ABS και, εκτός της καλής του αεροδυναμικής, σκοπεύει να μας αποζημιώσει και με άφθονο αποθηκευτικό χώρο: Η Honda δηλώνει πως δύο full-face κράνη χωρούν άνετα κάτω από τη σέλα.





EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO



honda

HONDA CBR1000RR SUPERSIC

Μην κάνετε όρεξη, είναι ένα και μοναδικό και έχει ήδη πουληθεί. Αυτό το σπεσιαλάκι Fireblade φτιάχτηκε με τη συνεργασία του σχεδιαστή Aldo Drudi και βγήκε σε δημοπρασία στο ebay, όπου και πωλήθηκε έναντι €50,110 μετά από 190 πονταρίσματα ενδιαφερόμενων. Όπως είχε εξαρχής προβλεφθεί, ο τυχερός πλειοδότης παρέλαβε τη μοτοσυκλέτα του σε ειδική εκδήλωση που έγινε κατά τη διάρκεια της EICMA, στην οποία παρευρέθηκαν διάφοροι υψηλοί καλεσμένοι όπως η οικογένεια Simoncelli, ο Carmelo Ezpeleta, ο Livio Suppo και ο Fausto Gresini.
Τα έσοδα από την πώληση της μοναδικής αυτής Fireblade διατέθηκαν υπέρ του ιδρύματος Marco Simoncelli.


HONDA
58
HONDA

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO



ktm


ADY
ACE
KTM
brembo
STK
MOTO HEROES 2012

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO



1290 SUPER DUKE R

Καθώς η οικογένεια του Δουκάτου διευρύνεται διαρκώς, από τα 125 ως τα 990 cc, η KTM μας δίνει μια πρόγευση της επόμενης χρονιάς με το πρωτότυπο του νέου Super Duke. Όπως ήδη γνωρίζαμε από πρόπερσι, όταν είχαν διαρρεύσει τα πλάνα των νέων της μοντέλων ως και το 2014, ο LC8 θα σκαρφαλώσει στα 1290 cc και το ντεμπούτο του θα γίνει με το απόλυτο streetfighter της Αυστριακής εταιρείας πριν αρχίσει να περνά λογικά και σε άλλα μοντέλα, όπως το Adventure.

Εύλογα οι της KTM δε μας δίνουν πληροφορίες για το νέο τους θηρίο, αλλά αρκούνται σε μια μπαρουτοκαπνισμένη εικόνα της μοτοσυκλέτας που σίγουρα θα εξάψει τη φαντασία πολλών και συνεχίζουν αποκαλύπτοντας πως η δημοσιογραφική παρουσίασή του θα γίνει μέσα στο 2013, καθώς στο Mattighofen η ομάδα εξέλιξης δουλεύει πυρετωδώς στο μοντέλο παραγωγής.

Όπως θα έλεγε και ο Ντόναλντ Ντακ, σλουρπ!


KTM
brembo

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

70ª ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DEL MOTOCICLO
MILANO 15-18 NOVEMBRE 2012



390 DUKE

Άλλο ένα νέο μοντέλο που ήδη γνωρίζαμε πως έρχεται είναι αυτό το 390. Ο μεσαίος Δούκας δεν έχει να προσθέσει απολύτως τίποτε νέο σε επίπεδο αισθητικής αφού μιμείται στην εντέλεια τα 125, 200 και 690. Έρχεται να γεφυρώσει το κενό ανάμεσα στα μικρά και το 690 και ίσως να αποτελεί την πιο ολοκληρωμένη επιλογή στην ισορροπία ανάμεσα σε χρηστικότητα, παιχνίδι και οικονομία.

Ο μονοκύλινδρος κινητήρας του μετρά 375cc, αποδίδει 44 ίππους σε μια μοτοσυκλέτα που ζυγίζει – λέει η KTM – λιγότερο από 150 κιλά με γεμάτο το ρεζερβουάρ της. Όπερ σημαίνει πως η έννοια "παιχνίδι" αρχίζει να παίρνει μια νέα έννοια, καθώς οι 44 ίπποι του είναι άκρως ικανοποιητικοί για να βγάζεις το άχτι σου χωρίς να βλέπεις 200άρες στο κοντέρ σε ένα σύνολο που από πλευράς γεωμετρίας ήδη φανταζόμαστε μια χαρά πόσο ευχάριστο θα είναι, έχοντας γνωρίσει όλα τα αδέλφια του.

Στάνταρ στον εξοπλισμό του 390 Duke θα είναι και το ABS 9MB της Bosch με διακόπτη απενεργοποίησης. Μια χαρά ακούγεται, περιμένουμε εναγωνίως να μάθουμε λιανική τιμή στην Ελλάδα.

ktm


DUKE

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

70ª ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DEL MOTOCICLO MILANO 15-18 NOVEMBRE 2012

690 DUKE R

Όταν παρουσιάστηκε το τελευταίο 690 Duke πολλοί μίλησαν για τη "γιαπωνεζοποίηση" μιας θρυλικά αγριεμένης μοτοσυκλέτας. Βλέποντάς το τώρα δίπλα στα υπόλοιπα μέλη της οικογένειάς του βγάζει σαφώς περισσότερο νόημα, επειδή όμως κάποιοι εξακολουθούν να θυμούνται με νοσταλγία την παλιότερη ιστορία των Duke η KTM δεν τους αφήνει παραπονεμένους.

Ορίστε κυρίες και κύριοι το 690 R, δηλαδή ο Δούκας με αυτά που του έλειπαν από το απλό μοντέλο. Το γκάζι είναι κάτι που κανείς δε μπορεί να ισχυριστεί πως απουσιάζει από αυτόν τον LC4, οπότε η KTM απλώς έρχεται στην ακριβή έκδοση να προσθέσει όλα εκείνα που είχε αφαιρέσει για να κάνει το Duke πιο προσιτό στους πολλούς και πιο ταιριαστό με τα μικρά του αδέλφια.

Πλήρως ρυθμιζόμενο πιρούνι της WP μπροστά φορεμένο σε τρελές ανοδιωμένες πορτοκαλιές τιμονόπλακες, πλήρως ρυθμιζόμενο αμορτισέρ WP πίσω με επιπλέον αργή και γρήγορη ρύθμιση συμπίεσης, νέα ακτινική δαγκάνα Brembo M50 μπροστά με ταιριαστή ακτινική τρόμπα, τελικό Akrapovic, APTC slipper συμπλέκτης, προστατευτικά κάγκελα για τον κινητήρα, νέα μαρσπιέ και, για κερασάκι, ρυθμιζόμενο ABS 9M+ της Bosch, το οποίο διαθέτει επιλογή "Supermoto" κατά την οποία λειτουργεί μόνο μπροστά αφήνοντας τον πίσω τροχό να ντριφτάρει ελεύθερα.

Κοινώς, το 690 Duke είχε εξαρχής το γκάζι το άφθονο, πάρε τώρα και όλα τα υπόλοιπα για να λυσσάς με την ησυχία σου και στην πίστα και στο στροφιλίκι και όπου αλλού γουστάρεις.




duke
POWERPARTS
KTM

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

70ª ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DEL MOTOCICLO
MILANO 15-18 NOVEMBRE 2012



125/200 DUKE ABS

Αν και δεν αλλάζει τίποτε στη γνωστή πετυχημένη συνταγή των μικρών Duke, η KTM έρχεται να προσθέσει ABS στον εξοπλισμό και μάλιστα να πρωτοτυπήσει. Νομίζουμε πως είναι η πρώτη φορά που μια μικρή μοτοσυκλέτα αποκτά ABS με επιλογή απενεργοποίησης.
Ακόμη κι αν κάνουμε λάθος πάντως, η προσθήκη του συστήματος αντιμπλοκαρίσματος στα φρένα είναι μια χρήσιμη επιλογή που αυξάνει ακόμη περισσότερο σε αξία από τη στιγμή που μπορεί να βγει εκτός λειτουργίας από όποιον δεν τρέφει και ιδιαίτερη συμπάθεια στις ηλεκτρονικές επεμβάσεις όταν βγαίνει για παιχνίδι.

ktm


DUKE
200
ABS

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

70ª ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DEL MOTOCICLO
MILANO 15-18 NOVEMBRE 2012



RC250R

Μια παγκόσμια πρωταθλήτρια που μπορείς να αγοράσεις, αυτό σημαίνει Production Racer. Η KTM παρουσιάζει το RC250R, το αγωνιστικό που προσέφερε τη βάση με την οποία ο Sandro Cortese κατέκτησε την πρώτη χρονιά της νεοσύστατης Moto3 στα Grand Prix.

Η μοτοσυκλέτα αποδίδει 50 ίππους στις 13,000 rpm και ζυγίζει 83 κιλά χωρίς καύσιμο, με διαστάσεις κυλίνδρου 81x48.5 είναι μια μικρή πυραυλοκίνητη τρέλα εξοπλισμένη με κορυφαία περιφερειακά παγκοσμίου επιπέδου. Η έκδοση Production Racer που προσφέρει προς πώληση η KTM βρίσκεται φυσικά ένα σκαλί κάτω από την παγκόσμια πρωταθλήτρια της εργοστασιακής ομάδας Moto3, αλλά για αντίστοιχα εθνικά πρωταθλήματα χωρών όπως η Ιταλία, η Ισπανία, οι Η.Π.Α. ή η Ιαπωνία αυτή η μοτοσυκλέτα είναι ικανή για νίκη όπως βγαίνει από την κούτα.

Οι ενδιαφερόμενοι επικοινωνούν με την KTM για να μάθουν τιμές και λοιπά εμπλεκόμενα κόστη όπως ανταλλακτικά, τεχνική υποστήριξη κλπ.


KTM
KTM
RC250R
WETHJE
Carbon Composites
brembo
DUNLOP

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

70ª ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DEL MOTOCICLO MILANO 15-18 NOVEMBRE 2012



450 RALLY

Αυτή είναι η βάση της μοτοσυκλέτας που έχει πάρει τις τελευταίες 11 νίκες στο Dakar και η KTM για τρίτη χρονιά την προσφέρει σε ενδιαφερόμενους ιδιώτες γι' αυτό που αποκαλεί "την τελευταία πραγματική περιπέτεια στον πλανήτη Γη", δηλαδή τους αγώνες Ράλι.

Κάθε μία από αυτές τις Production Racers 450 Rally φτιάχνεται στο χέρι στο Mattighofen και παραδίδεται κυριολεκτικά "Ready to Race" με κάτασπρα πλαστικά για να πάει απευθείας στον βαφέα και να δεχτεί τα αυτοκόλλητα των χορηγών του τυχερού αγωνιζόμενου που θα την πάρει.

Πλαισιωμένη από τα κορυφαία περιφερειακά των συνεργατών της KTM, τον κινητήρα 450cc που τρέχουν και οι εργοστασιακοί αναβάτες της εταιρείας τροφοδοτούμενο από καρμπυρατέρ Keihin FCR MX41, με πλήρη εξοπλισμό και στεγνό βάρος 145 κιλών, αυτό το 450 Rally μπορεί κανείς να το αποκτήσει μέσω παραγγελίας στο τμήμα Motorsport της KTM.


KTM
450
rally
KTM
MOTORSPORT

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

kymco




QUEEN 3.0 EV

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

PEOPLE ONE 125

Η Kymco παρουσιάζει την τρίτη γενιά ενός από τα δημοφιλέστερα και μακροβιότερα σκούτερ της. Το People βρίσκεται μεταξύ μας από το 1999, ανανεώθηκε εκ βάθρων το 2005 και τώρα περνά από μια νέα εκτενή αναβάθμιση για να συνεχίσει την πετυχημένη του πορεία στην κατηγορία των 125cc με μεγάλους τροχούς.

Το πρώτο που θα προσέξει κανείς είναι το αισθητικό κομμάτι, όπου το νέο People One μας έρχεται φρέσκο-φρέσκο, διατηρώντας ωστόσο τη συγγένεια με τους δύο προγόνους του, άρα και την εξοικείωση με το μάτι. Φορά ζάντα 16 ιντσών μπροστά και 14 πίσω, απαραίτητη για να αφήνει χώρο προς αποθήκευση κάτω από τη σέλα. Πλέον το νέο μοντέλο διαθέτει daytime running LED μπροστά και ένα φωτιστικό σώμα εξ ολοκλήρου από LED πίσω καθώς και νέα πλούσια όργανα, ικανό αποθηκευτικό χώρο κάτω από τη σέλα και μια ωραία πρακτική λεπτομέρεια: Η τάπα του ρεζερβουάρ βρίσκεται ψηλά στην ποδιά, αριστερά από τον κεντρικό διακόπτη του κινητήρα, γεγονός που σημαίνει εύκολους ανεφοδιασμούς χωρίς καν να χρειαστεί να σηκωθείς από τη σέλα.

Ο τετράχρονος μονοκύλινδρος κινητήρας των 125cc απέκτησε νέο ψεκασμό, ο οποίος σύμφωνα με την Kymco βοηθά σε καθαρότερη λειτουργία και, το βασικότερο, σε μια εντυπωσιακή οικονομία αν αληθεύει το νούμερο που δίνει η εταιρεία στο press kit, δηλαδή μια μέσα κατανάλωση 2.1l/100km!




125

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO



kymco

E-SCOOTER

Δύο νέα ηλεκτρικά σκούτερ παρουσίασε η Kymco στο Μιλάνο και αυτό που τους προσδίδει ενδιαφέρον είναι η πληροφορία πως θα εισαχθούν και στην Ελλάδα.

Πρόκειται για το E-Candy 2.0 και το E-Queen 3.0. Το πρώτο είναι το φθηνότερο εκ των δύο, κινείται από μια μπαταρία ιόντων Λιθίου που αποδίδει 2kW (εξ ου και μέρος του ονόματός του), ήτοι 2.7 ίππους, διαθέτει τροχούς 10 ιντσών με ταμπούρα μπρος-πίσω και η ονομαστική αυτονομία του φτάνει τα 57km με μέση ταχύτητα κίνησης τα 30km/h.

Το E-Queen 3.0 είναι το πλουσιότερο μοντέλο με απόδοση 3kW, δηλαδή 4 ίππους, φορά τροχούς 12 ιντσών, φρενάρει επίσης με ταμπούρα μπρος-πίσω και έχει αυτονομία που φτάνει τα 60 km με μέση ταχύτητα τα 30km/h.


KYMCO

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

moto guzzi




MOTO GUZZI
MOTO GUZZI
California

EICMA
ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DEL MOTOCICLO

moto guzzi

CALIFORNIA 1400 TOURING

Αυτή η μοτοσυκλέτα έχει μια ιστορία που ξεκινά από το 1970 και έναν διαγωνισμό της California Highway Patrol. Η αποδοχή του V7 της εποχής από το διάσημο σώμα του LA εναντίον του ιθαγενούς ανταγωνισμού (Harley-Davidson) αλλά και της κραταιάς βρετανικής σχολής πείθει τη Moto Guzzi να φτιάξει την επόμενη χρονιά μια μοτοσυκλέτα καλύτερα προσαρμοσμένη στα γούστα των Αμερικανών, έτσι τροποποιεί το V7 και το πρώτο California γεννιέται. Μεσολαβούν 42 χρόνια με το California αδιαλείπτως στη γκάμα της ιταλικής εταιρείας.

Ο κινητήρας του είναι βασισμένος στον Quattrovalvole που έχει φτάσει ως τα 1225cc στο MGS01, μα αυτή τη φορά ξεχειλώνει τη διάμετρο των εμβόλων του πέρα από κάθε όριο ανεβάζοντας την τελική χωρητικότητα των κυλίνδρων του στα 1380cc, τιμή που σύμφωνα με τη Moto Guzzi συνιστά δικύλινδρο ρεκόρ στην Ευρώπη και δεν έχουμε λόγο να διαφωνήσουμε.

Οι 96 ίπποι φτάνουν στον τροχό μόλις στις 6,500rpm, αλλά το νούμερο που μένει στο μυαλό φυσικά είναι τα 12.3 kg.m ροπής μόλις στις 2,750. Αυτό θα πει ελαστικός. Ήδη ξέρουμε πως το California αρέσκεται να ρολάρει με το στροφόμετρο λίγο ψηλότερα από το ρελαντί. Γι' αυτό και βολεύεται μια χαρά με την απλότητα. Ψεκασμός από μονούς αυλούς της Magneti-Marelli, τελική μετάδοση εννοείται με τον κλασικό άξονα, πεντάρι κιβώτιο με πολύ μακριές τις δύο τελευταίες σχέσεις για ατελείωτα ταξίδια σε πολύ χαμηλές στροφές.

Πίσω από την κλασική εμφάνιση ωστόσο κρύβεται ένας σύγχρονος κόσμος. Ξεκινάμε από την επιλογή χαρτογραφήσεων, αυστηρά στα ιταλικά για να γουστάρουμε: Turismo (ευνόητο), Veloce (γρήγορη), Pioggia (βροχή). Συνεχίζουμε με Traction Control σε τρία επίπεδα παρεμβατικότητας, cruise control και ολοκληρώνουμε με τον προβολέα που ενσωματώνει LED daytine running lights (έχουν γίνει μόδα εσχάτως). Τα καλυμμένα στελέχη του πιρουνιού για ρετρό εμφάνιση πάνω από τις ακτινικές πώς σας φαίνονται; Όλα τα ανωτέρω, μαζί με τον ανεμοθώρακα και τις πλαϊνές βαλίτσες στον στάνταρ εξοπλισμό παρακαλώ, έτσι;

Κλείνουμε με την αναμενόμενα ατελείωτη λίστα έξτρα αξεσουάρ που ξεκινούν από ταξιδιωτικό εξοπλισμό, συνεχίζουν με άφθονα εμφανισιακά κοσμηματάκια, κορυφώνονται με συστήματα πλοήγησης και εκπλήσσουν με το iGuzzi. Ναι, υπάρχει εφαρμογή για smartphones που συνεργάζεται με τα όργανα της μοτοσυκλέτας και κάνει το έξυπνο τηλέφωνό σου προέκταση των οργάνων! Σούπερ;

Η νέα California διατίθεται σε δύο επώνυμα χρώματα: Λευκό Eldorado (φόρος τιμής στη California Highway Patrol) και Μαύρο Ambassador (φόρος τιμής στα αντίστοιχα κλασικά μοντέλα των V7 και California τη δεκαετία του '70).




brembo

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

moto guzzi

CALIFORNIA 1400 CUSTOM

Η Moto Guzzi λέει πως η Custom δεν είναι η σπορ εκδοχή της Touring, αλλά η "κακή αδελφή" της. "Κακή" με την… καλή έννοια φυσικά.
Απαλλαγμένη από περίπου 22kg ταξιδιωτικού εξοπλισμού, τεχνικώς δε διαφέρει σε τίποτε από την καλή αδελφή, πλην του χαμηλότερου ντραγκστεράδικου τιμονιού, της διαφορετικής σέλας που δε δείχνει να θέλει τον συνεπιβάτη τόσο πολύ όσο η αδελφή τουρίστρια και τις μαύρες ζάντες.
Διατίθεται σε δύο χρώματα, το εικονιζόμενο γκρι και σε μαύρο.




brembo
MOTO GUZZI

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

mv agusta




RIVALS

EICMA
ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DEL MOTOCICLO

mv agusta

RIVALE 800

Η MV Agusta συνεχίζει να βαδίζει σταθερά στα χνάρια της Triumph. Αφού έφτιαξε πέρυσι την τρικύλινδρη σειρά 675cc με τη supersport F3 και τη γυμνή Brutale, τώρα αντιγράφει τις κινήσεις των Άγγλων με μια νέα σειρά τρικύλινδρων 800. Μάλιστα υιοθετεί ακριβώς την ίδια τακτική με την Triumph, βρίσκοντας τα επιπλέον κυβικά αυξάνοντας τη διαδρομή των εμβόλων και όχι τη διάμετρο, παίρνοντας δηλαδή τον ακριβό δρόμο.

Αυτή τη φορά η MV κάνει κι ένα βήμα παρακάτω, εμπλουτίζοντας τη γκάμα της με ένα τρίτο μοντέλο το οποίο ονομάζει Rivale, που σημαίνει ανταγωνιστής. Στη γκάμα της MV πάντως υπάρχει μόνο ένας και είναι το Brutale, το μόνο άλλο μοντέλο που κληρονομεί τον νέο κινητήρα των 800cc. Βέβαια σε μια άλλη ιταλική πόλη μόλις παρουσίασαν μια δικύλινδρη σειρά υγρόψυκτων Hypermotard παραπλήσιου κυβισμού, οπότε να ένας ωραίος άμεσος ανταγωνισμός. Η πρώτη μάχη κερδήθηκε από το Rivale που πήρε το βραβείο της ομορφότερης μοτοσυκλέτας της EICMA.

Τα δύο νούμερα που περιγράφουν τον νέο κινητήρα είναι 125hp, 170kg. Τεχνολογικά η μοτοσυκλέτα ακολουθεί στα χνάρια του F3 675, με το πακέτο MVICS (Motor & Vehicle Integrated Control System) να ελέγχει την κεντρική διαχείριση του κινητήρα με την επιλογή τριών διαφορετικών χαρτογραφήσεων. Ωστόσο στο σημείο αυτό η MV Agusta μας αφήνει λιγάκι στα κρύα του λουτρού, πιθανότατα διότι η μοτοσυκλέτα δεν βρίσκεται ακόμη σε ολοκληρωμένη μορφή ώστε να μας περιγράψει το πακέτο ηλεκτρονικών και γι' αυτό δε δίνει πλήρη τεχνικά χαρακτηριστικά. Στο επόμενο δισέλιδο ωστόσο θα βρείτε το Brutale 800, με το οποίο λογικά θα μοιράζονται πάνω-κάτω τα ίδια χαρακτηριστικά.

Αυτό που σίγουρα θα έχει είναι ο κλασικός συνδυασμός Marzocchi πιρούνι και Sachs αμορτισέρ, αμφότερα πλήρως ρυθμιζόμενα, ενώ το φρενάρισμα αναλαμβάνει, επίσης παραδοσιακά, ένα ζεύγος ακτινικών τετραπίστονων Brembo σε δίσκους 320mm. Περιμένατε κάτι διαφορετικό;

Μπορεί να μην έχουν ακόμη πλήρη περιγραφή των ηλεκτρονικών του, αλλά ήδη έχουν τιμολόγηση για την Ιταλία, €10,990 λέει, από το δεύτερο μισό του 2013. Να δούμε κι εδώ.





EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

mv agusta

BRUTALE 800

Όπως συμβαίνει με το Rivale, το streetfighter Brutale δέχεται τον νέο τρικύλινδρο κινητήρα 800cc για να μας προσφέρει άλλο ένα μοντέλο με πιο γεμάτη ροπή στις μεσαίες και λιγότερη διάρκεια στα ψηλά – κληρονομιά των νέων κυλίνδρων με μεγαλύτερη διαδρομή εμβόλων.

Τα νούμερα των επιδόσεών του είναι 125hp/11,500rpm και 8.25kg.m/8,600rpm, σε ένα σύνολο που ζυγίζει 167 κιλά – πάνω κάτω τα ίδια με το Rivale δηλαδή. Και εδώ έχουμε το ίδιο πλαίσιο, συνδυασμό ατσάλινου χωροδικτυώματος με αλουμινένιες χυτές πλάκες στην έδραση του ψαλιδιού, τις ίδιες αναρτήσεις με ένα ανεστραμμένο και πλήρως ρυθμιζόμενο Marzocchi 43mm κι ένα αμορτισέρ Sachs επίσης με όλες τις ρυθμίσεις, καθώς και τις ίδιες ακτινικές τετραπίστονες Brembo.

Το πακέτο ηλεκτρονικών MVICS ξεκινά από ηλεκτρονικό γκάζι Ride by Wire, περιλαμβάνει τρεις προκαθορισμένους χάρτες ανάφλεξης συν έναν τέταρτο custom που φτιάχνει στα γούστα του ο αναβάτης και ολοκληρώνεται σε ένα traction control με 8 διακριτές στάθμες λειτουργίας.

Και εδώ οι Ιταλοί αποκαλύπτουν την τιμή της μοτοσυκλέτας στη χώρα τους, η οποία θα ξεκινά από τα €9,990.





EICMA
ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DEL MOTOCICLO

mv agusta

F4 RR

Το τεχνολογικό εργοστάσιο που είναι η superbike της MV ανανεώθηκε για μιαν ακόμη χρονιά. Ο κινητήρας ωστόσο είναι αυτό που άλλαξε λιγότερο, περιορίζοντας τις επεμβάσεις σε ένα fine tuning που ξεκινά από το κύκλωμα λίπανσης για να επιτύχει χαμηλότερη θερμοκρασία λειτουργίας, σε συνεργασία με ένα αποδοτικότερο ψυγείο. Λίγη δουλειά έπεσε και στο σύστημα αναπνοής του κινητήρα, καθώς απλοποιήθηκε ο μηχανισμός που ελέγχει τις εισαγωγές μεταβλητού μήκους για να ανταποκρίνεται πιο γρήγορα και να έχει μικρότερες τριβές. Μ' αυτά και μ' αυτά η απόδοση παρέμεινε στα κάθε άλλο παρά λίγα 201 ονομαστικά άλογα για την RR έκδοση – και τα 195 για την R και την απλή F4.

Τριγύρω από τον κινητήρα ωστόσο γίνεται ο κακός χαμός των ηλεκτρονικών. Το μεγάλο νέο για την έκδοση RR είναι η προσθήκη ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενων Ohlins, τις οποίες μπορεί να στήνει ο αναβάτης μέσω κουμπιών στο τιμόνι και ενδείξεων στα όργανα. Η R έκδοση φορά κανονικές Ohlins που το θέλουν το κατσαβίδι τους, ενώ για την απλή έκδοση της F4 η γνωστή λύση λέγεται Marzocchi μπροστά και Sachs πίσω. Στα φρένα έχουμε την κορυφαία επιλογή για την RR, Brembo Monobloc M50, ενώ οι απλή και R θα "βολευτούν" με ακτινικές Brembo M4.

Στη συνέχεια πάμε στην ηλεκτρονική διαχείριση του κινητήρα. Εδώ συναντάμε αρχικά το γνωστό μας MVICS που, όπως πάντα ξεκινά από το Ride by Wire. Το σύστημα εξελίχθηκε αρχικά για την F3 και φέτος παρουσιάζεται προσαρμοσμένο για τη μεγάλη αδελφή, παρέα με μια στρατιά από νέους σένσορες, όπως αυτός που ελέγχει τη θέση των αυλών μεταβλητού μήκους ή τον γυροσκοπικό αισθητήρα κλίσης που δεν περιλαμβανόταν στο πακέτο του F3. Στα πλαίσια του MVICS περιλαμβάνεται traction control 8 θέσεων, wheelie control και ηλεκτρονική υποβοήθηση αλλαγής ταχυτήτων (shifter). Και μετά έρχονται οι χάρτες… Εν αρχή ην οι κλασικοί τρεις, Normal, Sport και Rain, αλλά η MV στη συνέχεια δίνει ρέστα, καθώς επιτρέπει στον αναβάτη να φτιάξει τον δικό του χάρτη παραμετροποιώντας αρκετές μεταβλητές του κινητήρα. Έτσι λοιπόν οι παρακάτω ποσότητες, ευαισθησία γκαζιού, απόκριση κινητήρα, μέγιστη ροπή, ανώτατο όριο στροφών και φρένο κινητήρα, μπορούν να ρυθμιστούν μεταξύ τριών θέσεων για την καθεμία (Normal, Sport, Rain), με αποτέλεσμα να προκύπτει ένας μεγάλος αριθμός συνδυασμών που ο καθένας συνιστά έναν διαφορετικό χάρτη ανάφλεξης, 243 (!) για την ακρίβεια – αν και αρκετοί από αυτούς λογικά θα είναι εντελώς αδόκιμοι ως λειτουργικό αποτέλεσμα.

Στην Ιταλία οι νέες F4 τιμολογούνται ως εξής: €16,990 η απλή, €18,990 η R και €23,990 η RR.




MV AGUSTA
F4
brembo

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

piaggio





EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

piaggio

FLY 50/125

Ανανέωση τώρα για το μικρό Fly της Piaggio, το οποίο επανασχεδιάστηκε εκτενώς για να γίνει ακόμη πιο ελκυστικό σε μια εποχή που τα μικρά σκούτερ ανταποκρίνονται στις οικονομικές ανάγκες του κόσμου.

Διατίθεται σε δύο τετράχρονες εκδόσεις, 50 και 125cc, με τη μεγάλη να ξεχωρίζει καθώς φορά τον νέο τριβάλβιδο κινητήρα που παρουσίασε πέρυσι η ιταλική εταιρεία. Το Fly διαθέτει τροχούς 12 ιντσών, μπρος-πίσω δισκόφρενα και οι δύο του εκδόσεις αποδίδουν αντίστοιχα 4.3hp (50cc) και 12hp (125cc).

Πέραν της σύγχρονης εμφάνισης, το νέο Fly διακρίνεται χάρη στην έξυπνη σχεδίασή του που φέρνει το 7 λίτρων ρεζερβουάρ καυσίμου χαμηλά κάτω από τα πόδια του αναβάτη. Η λύση αυτή εξυπηρετεί αφενός την καλή συγκέντρωση των μαζών και τη διατήρηση του κέντρου βάρους χαμηλά, αφετέρου εξοικονομεί χώρο αποθήκευσης κάτω από τη σέλα, για τον οποίο η Piaggio ισχυρίζεται πως χωρά άνετα δύο ανοικτά κράνη τύπου jet.





EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

triumph




Roadsters
TRIUMPH
TRIUMPH

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

triumph

DAYTONA 675

Με μια πρώτη ματιά θα έλεγε κανείς πως η Triumph απλώς φρεσκάρισε λίγο την εμφάνιση και μετέφερε την εξάτμιση χαμηλά κάτω από τον κινητήρα. Η αλήθεια είναι πως η αγγλική supersport ήταν ήδη τόσο ανταγωνιστική μοτοσυκλέτα που δε χρειαζόταν και πολλά για να συνεχίσει να κερδίζει στα συγκριτικά supersport, μόνο που η Triumph είχε άλλη άποψη. Η νέα Daytona 675 είναι μια ολοκαίνουργια μοτοσυκλέτα: Νέος κινητήρας, νέο πλαίσιο, ουσιαστικά μόνο η εμφάνιση διατηρείται σε γνώριμα επίπεδα.

Ξεκινάμε από το πλαίσιο, στο οποίο η γεωμετρία έχει αλλάξει, το μεταξόνιο κόντυνε κατά 20mm, η γωνία κάστερ μίκρυνε κατά 0.9 μοίρες και η θέση οδήγησης χαμήλωσε 10mm. Μέσα σε όλα αυτά έχει αλλάξει και η θέση του κινητήρα με τελικό αποτέλεσμα να έχει μεταφερθεί πιο μπροστά κατά 1% η κατανομή του βάρους. Με λίγα λόγια, στα χαρτιά η συμπεριφορά της μοτοσυκλέτας έγινε πιο γρήγορη, πιο κοφτερή.

Πάμε τώρα στον κινητήρα. Οι αλλαγές είναι μεγάλες, καθώς άλλαξαν οι διαστάσεις των κυλίνδρων του σε μια πιο υπερτετράγωγη κατεύθυνση. Για την ακρίβεια, η διάμετρος των εμβόλων αυξήθηκε κατά 2mm, ενώ η διαδρομή τους μειώθηκε αντίστοιχα κατά 2.7mm. Το αποτέλεσμα μοιραία είναι περισσότερο στροφάρισμα και εδώ το πράγμα γίνεται ενδιαφέρον. Το ανώτατο όριο στροφών ανέβηκε στις 14,400rpm, η σχέση συμπίεσης αυξήθηκε από 12.6:1 σε 13.1:1, μα δεν είναι τόσο η μέγιστη ιπποδύναμη που επηρεάστηκε, αν και αυξήθηκε κι αυτή κατά 3 ίππους, αλλά το ότι η μέγιστη απόδοση έρχεται νωρίτερα (12,600) και έχει μεγαλύτερη διάρκεια εκεί ψηλά. Οι αλλαγές στο μοτέρ συνεχίζουν με ελαφρύτερες βαλβίδες τιτανίου, 5% ελαφρύτερο στρόφαλο, δύο μπεκ ανά κύλινδρο για τον ψεκασμό και νέο μηχανισμό στο κιβώτιο για ομαλότερες αλλαγές. Τέλος, να μην ξεχάσουμε αυτό που ζητούσαν όλοι οι θαμώνες των track days, μονόδρομο συμπλέκτη στον στάνταρ εξοπλισμό, επιτέλους.

Οι ζάντες είναι νέες και ελαφρύτερες, το πιρούνι και το αμορτισέρ της KYB διαθέτουν πλήρεις ρυθμίσεις και επιπλέον ξεχωριστή ρύθμιση για αργές-γρήγορες αποσβέσεις, ενώ πλέον ένα νέο ABS ανήκει στον βασικό εξοπλισμό της Daytona 675. Η καινούργια αυτή μονάδα διαθέτει τρεις επιλογές λειτουργίας, Off, Κανονική και Circuit, με την τελευταία να επιτρέπει γλίστρημα του πίσω τροχού.




triumph
DAYTONA
675

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

triumph

DAYTONA 675 R

Εκτός της απλής, η Triumph μας παρουσιάζει ταυτόχρονα και την R έκδοση, η οποία παραδοσιακά για την εταιρεία διαφοροποιείται μόνο σε περιφερειακά εξαρτήματα και όχι στον κινητήρα.

Στη Daytona R λοιπόν έχουμε πρώτα απ' όλα τις κορυφαίες αναρτήσεις της Ohlins, πιρούνι NIX30 και αμορτισέρ TTX. Στα φρένα, σε αντίθεση με τις ακτινικές Nissin του απλού μοντέλου, εδώ έχουμε ένα ζεύγος Brembo Monobloc μπροστά, ξανά βέβαια με το ίδιο προγραμματιζόμενο ABS, ενώ το μηχανικό πακέτο ολοκληρώνεται με το quickshifter που προσφέρεται στο βασικό πακέτο της R.

Για το τέλος προσθέτουμε στην πιο ακριβή αυτή έκδοση κάμποσα ανθρακονημάτινα κομμάτια, από όλο το πάνελ γύρω από τα όργανα ως το πίσω φτερό και βέβαια το κόκκινο βαμμένο υποπλαίσιο.


triumph
DAYTONA
675R
TRIUMPH
brembo
PIRELLI
DIABLO

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

vespa




PIAGGIO

EICMA
ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DEL MOTOCICLO

946

Αυτό το πανέμορφο πρωτότυπο από την περσινή ECIMA επανήλθε και φέτος, αυτή τη φορά ως μοντέλο παραγωγής. Η ερμηνεία του ονόματός του μας πάει πολλά χρόνια πίσω, στην πρώτη πρωτότυπη Vespa με την κωδική ονομασία MP6 η οποία παρουσιάστηκε το 1946, χρονολογία που βαπτίζει το νέο μοντέλο. Φυσικά η εμφάνιση είναι ένας κομψότατος φόρος τιμής στα πρώτα σχέδια της Vespa.

Αν όμως η όψη θέλει να μας γυρίσει στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, η τεχνολογία της 946 κοιτά μπροστά. Στην καρδιά της βρίσκεται ο νέος τετράχρονος τριβάλβιδος και ψεκαστός κινητήρας της Piaggio με 125cc και απόδοση 12hp στις 8,250rpm. Υπόσχεται καθαρή λειτουργία που περνά με άνεση τις προδιαγραφές Euro3, εντυπωσιακή οικονομία καυσίμου που η Piaggio περιγράφει ως 2l/100km με μέση ταχύτητα τα 50km/h και διαστήματα σέρβις ανά 10,000km. Για να διατηρηθούν οι γραμμές της 946 καθαρές, πίσω βρίσκεται ένα αμορτισέρ τοποθετημένο οριζόντια κάτω από το μονοκόκ αλουμινένιο πλαίσιο-σώμα της. Ο προβολέας είναι αποκλειστικά τεχνολογίας LED, ενώ τα όργανά της περιλαμβάνονται όλα σε μια LCD οθόνη. Οι τροχοί είναι 12 ιντσών, το φρενάρισμα εξυπηρετείται από δύο δισκόφρενα μπροστά και πίσω, ενώ τα τεχνο-δωράκια συνεχίζονται με στάνταρ ABS δύο καναλιών και traction control (ASR).

Η νέα αυτή Vespa αναμένεται να μπει σε παραγωγή το καλοκαίρι του 2013 και ειλικρινά δε βλέπουμε την ώρα.







EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

various




Husqvarna

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO

BENELLI BN600

Τον περασμένο χειμώνα σας είχαμε δείξει μια μοτοσυκλέτα που σηματοδοτούσε την είσοδο των Κινέζων στις μεγάλες μοτοσυκλέτες, ήταν το RK600 της Keeway (http://blog.ebike.gr/?p=3542). Στην ανάρτηση εκείνη στο blog του περιοδικού είχαμε επισημάνει πως η Keeway είναι ένα εμπορικό όνομα του γιγάντιου κινεζικού ομίλου Qiangjiang, ο οποίος μεταξύ άλλων έχει εξαγοράσει εδώ και μερικά χρόνια τη Benelli. Ξαφνικά λοιπόν η ίδια μοτοσυκλέτα που ήταν έτοιμη να αρχίσει να πωλείται σε επιλεγμένες αγορές της Ευρώπης ως Keeway έκανε την εμφάνισή της στην EICMA μετονομασμένη σε Benelli BN600! Ψάχνοντας λίγο βαθύτερα το πράγμα ανακαλύπτουμε μια νέα εταιρεία που έχει ονομαστεί Benelli-Keeway με έδρα στη Μαλαισία, http://benelli.keeway.my. Το μυστήριο ελύθη!

Λιγοστά πράγματα έχουν γίνει γνωστά για το BN600. Όπως λέγαμε τον περασμένο Γενάρη στο blog, ο τετρακύλινδρος σε σειρά κινητήρας έχει μια εντονότατη εμφανισιακή ομοιότητα με αυτόν του R6, ωστόσο τα πλήρη τεχνικά χαρακτηριστικά του (λ.χ. διαστάσεις κυλίνδρων) δεν έχουν δοθεί στη δημοσιότητα για να μπορέσουμε να κάνουμε ακριβέστερες συγκρίσεις. Περιοριζόμαστε λοιπόν στα λίγα που ανακοινώθηκαν στην EICMA.

Πρόκειται για έναν τετρακύλινδρο σε σειρά, υγρόψυκτο και ψεκαστό, με 2EEK, τετραβάλβιδες κεφαλές, υγρό κάρτερ και εξατάχυτο κιβώτιο. Η απόδοσή του φτάνει στους 82hp/11,500rpm, με μέγιστη ροπή 5,2kg.m/10,500rpm, τιμές σημαντικά μικρότερες από αυτές του R6, μα όχι πολύ έξω από τα όρια της γυμνής κατηγορίας που βασίζεται σε Supersport κινητήρες.

Το πλαίσιο είναι ένα υβρίδιο που θυμίζει Bimota, με ατσάλινο χωροδικτύωμα που καταλήγει πίσω σε δύο χυτές αλουμινένιες πλάκες. Το πιρούνι είναι ανεστραμμένο 50mm, φορά δισκόφρενα 320mm με ακτινικές δαγκάνες. Οι τροχοί του είναι 17" με λάστιχα 120/70 και180/55, το ρεζερβουάρ του χωρά 16 λίτρα.

Σύμφωνα με τη Benelli η μοτοσυκλέτα θα έρθει στην Ευρώπη σε "πολύ ανταγωνιστική τιμή", σε τρία χρώματα, άσπρο, μαύρο και πορτοκαλί. Βέβαια στην Ελλάδα αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει αντιπρόσωπος Benelli, αν αυτή η πληροφορία έχει κάποια αξία…




BN 600
Benelli

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO



CR&S DUU

Η CR&S (http://www.crs-motorcycles.com) είναι μια μικρή βιοτεχνία στο Μιλάνο που ειδικεύεται σε τσουχτερά σπεσιαλάκια, όπως το εικονιζόμενο που ονομάζεται Duu και υποδηλώνει τη διάθεση των Ιταλών να βάλουν έναν κλασικό αμερικάνικο κινητήρα σε μια μοτοσυκλέτα που να στρίβει αξιοπρεπώς – ας πούμε ο Buell της Ευρώπης;

Η βάση του Duu είναι ο θηριώδης δικύλινδρος της S&S X-Wedge 117 –1,916cc είναι αυτό– με απόδοση 95hp/5,100rpm και 15kg.m/4,300rpm. Το πλαίσιο της μοτοσυκλέτας είναι ατσάλινο περιμετρικό με μια κεντρική δοκό τόσο μεγάλης διατομής που θα μπορούσε να στηρίξει την ύδρευση ενός οικισμού. Ο λόγος είναι πως εκεί μέσα αποθηκεύεται το καύσιμο –ομοιότητες με κάποια αμερικάνικη εταιρεία που αρχίζει από Β… ίσως;

Μπροστά φορά ένα ανάποδο πιρούνι 48mm και πίσω ένα αμορτισέρ, αμφότερα πλήρως ρυθμιζόμενα, στα φρένα έχουμε την κλασική σπορ λύση με δύο δίσκους 320mm και ακτινικές τετραπίστονες δαγκάνες, ενώ συνολικά το βάρος της κατασκευής σταματά στα 245 στεγνά κιλά.

Η τιμή του κινείται γύρω στα €20,000, αλλά αυτή μεταβάλλεται πολύ ανάλογα με το επίπεδο customizing που θα ζητήσει ο πελάτης. Η CR&S διαθέτει τη μοτοσυκλέτα σε δύο βασικούς τύπους, μονοθέσια και διθέσια (ναι, η εικονιζόμενη είναι η… διθέσια!) και από κει και πέρα μπορεί να την προσαρμόσει σε μεγάλο βαθμό στα ιδιαίτερα γούστα του πελάτη, κυρίως στο εμφανισιακό κομμάτι.


S&S
SUPER

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO



HUSQVARNA BAJA 650

Πέρυσι η Husqvarna είχε δείξει στην EICMA ένα περίεργο πρωτότυπο ονόματι MOAB, μια σχεδιαστική άσκηση πάνω στη λογική του scrambler. Το φετινό της πρωτότυπο αποτελεί τη φυσική εξέλιξη του περσινού, κινούμενο σε μια πιο ρεαλιστική λογική, μοιάζει με μια μοτοσυκλέτα που θα μπορούσε αύριο να μπει στην παραγωγή και να βρει κατευθείαν πελατολόγιο –εγώ σίγουρα θα την ποθούσα πάντως!
Το Baja 650 είναι ένας φόρος τιμής στα 82 Παγκόσμια Πρωταθλήματα που έχει πάρει η φημισμένη εταιρεία σε χωμάτινους αγώνες στην υπεραιωνόβια ιστορία της και αντλεί την έμπνευσή της από μια ιστορική φωτογραφία που σίγουρα θα έχετε δει κάπου, με τον αξέχαστο Steve Mc Queen να πηδά ένα άλμα καβάλα σε ένα Husqvarna Cross 400, φωτογραφία που έμεινε στην ιστορία όταν έγινε εξώφυλλο στο αμερικανικό Sports Illustrated στο τεύχος της 23ης Αυγούστου 1971.
Για την ιστορία να αναφέρουμε πως ο κινητήρας του πρωτοτύπου δεν είναι άλλος από τον μονοκύλινδρο 650cc της Rotax που γνωρίζουμε σαν την παλάμη μας από τα BMW G650GS και πως η επιλογή της Husqvarna είναι τροχοί 19 ιντσών μπροστά και 17 πίσω. Μούρλια!


Husqvarna

EICMA
ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DEL MOTOCICLO



KAWASAKI Z1

Αυτό το πανέμορφο πρωτότυπο στο περίπτερο της Kawasaki είναι αφιερωμένο στα 40 χρόνια της οικογένειας Z. Μπορεί να μην είχε νέα μοντέλα να δείξει, αλλά τουλάχιστον μας αποζημίωσε με μια μοτοσυκλέτα που σίγουρα κάποιοι μοτοσυκλετιστές μεγαλύτερης ηλικίας θα χαζέψουν με ιδιαίτερη νοσταλγία.

Η συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα είναι στην ουσία ένα καθ' όλα σύγχρονο Z1000 στο οποίο έχουν αφαιρεθεί όλα τα πλαστικά και στη θέση τους έχει μπει ένα κλασικό ντεπόζιτο και μια ουρά πανομοιότυπη με το αρχέτυπο Z1 του 1972. Τα ψηφιακά όργανα του σύγχρονου Z παραμένουν, όχι όμως και το φουτουριστικό φανάρι που έχει δώσει τη θέση του σε έναν στρογγυλό, κλασικότατο προβολέα.

Αν προσέξετε καλύτερα θα δείτε πως κάτι κρίσιμο λείπει από τη φωτογραφία, το ψυγείο! Στο εικονιζόμενο πρωτότυπο το ψυγείο έχει μεταφερθεί, κρυφτεί σωστότερα, κάτω από τη σέλα – αλά Benelli Tornado. Δε μοιάζει και πολύ λειτουργική λύση αν αρχίσουμε να σκεφτόμαστε ψύξη και ροή αέρα και άλλα τέτοια τεχνικά, μα πάλι αυτή η μοτοσυκλέτα δεν προορίζεται για παραγωγή, είναι απλά ένας φόρος τιμής σε ένα ιστορικό μοντέλο του οποίου οι απόγονοι επιβίωσαν ως το 2012 και ως αυτό πετυχαίνει απόλυτα τον στόχο του.


KAWASAKI

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO



METISSE R1200CR CLASSIC RACER

Η Metisse (http://www.metisse.de) είναι μια γερμανική εταιρεία που σχεδιάζει after market αξεσουάρ για διάφορες μοτοσυκλέτες και στην EICMA φρόντισε να προβάλει την παρουσία της φέρνοντας ένα BMW R1200R μετασκευασμένο σε Classic Racer.

Το R1200CR είναι στη βάση του ένα 1200R όπως ακριβώς το πουλά η BMW και στο οποίο οι τεχνικοί της Metisse έχουν σχεδιάσει και προσθέσει ένα κλασικό φέρινγκ, μια εξίσου κλασική ουρά-μονόσελο και κάμποσα εξαρτηματάκια, όπως κάλυμμα ψυγείου λαδιού, προστατευτικά κυλίνδρων, φτερά, όλα από ανθρακόνημα. Το εικονιζόμενο πακέτο πωλείται έναντι €19,990 από τη Metisse, ενώ στη συνέχεια έχει και μια μεγάλη λίστα από επιπλέον καλούδια που προτίθεται να προσθέσει στον ενδιαφερόμενο πελάτη. Αυτή περιλαμβάνει κάποια εργοστασιακά έξτρα της BMW, κάποια έτοιμα κομμάτια της Gilles Tooling, αλλά και κάμποσα ακόμη δικά της αξεσουάρ. Χρήμα να υπάρχει και εμείς στο βάζουμε.


12

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO



OVER BRUTUS

Μπορώ να φανταστώ εκατοντάδες ατάκες που θα σκέφτεστε βλέποντας αυτό το δημιούργημα, αλλά πάντως από όνομα σκίζει έτσι; Brutus, πιο περιγραφικό δε γίνεται.

Το τέρας είναι πνευματικό τέκνο του Alessandro Tartarini, ο οποίος τυγχάνει να είναι ο γιος του ιδρυτή της ιταλικής Italjet. Το καλύτερο είναι πως το Brutus δεν είναι απλώς ένα εντυπωσιακό πρωτότυπο, αλλά ένα κανονικό μοντέλο παραγωγής που θα αρχίσει να διατίθεται από τα μέσα του 2013! Κι όμως…

Λίγα πράγματα γνωρίζουμε ως τώρα γι' αυτό. Ο κινητήρας του είναι ένας τετράχρονος μονοκύλινδρος 750cc αγνώστου προελεύσεως με απόδοση 45 ίππων και αυτόματη CVT μετάδοση (όπως στα σκούτερ).

Η λογική του είναι, όπως πολλοί θα συμφωνήσετε, κάτι σαν το Suzuki Van-Van τραβηγμένο στα απόλυτα άκρα. Ε ναι λοιπόν και διά του λόγου το αληθές οι τροχοί του δεν είναι απλώς χοντροί, αλλά προέρχονται από ATV. Συγκεκριμένα είναι Maxxis Bighorn 14 ιντσών, ένα μοντέλο ελαστικών που προορίζεται αποκλειστικά για utility ATV, οπότε ας μη σκεφτόμαστε αν αυτό το πράγμα μπορεί να πλαγιάσει, αλλά αν υπάρχει έδαφος που να μπορεί να του αντισταθεί. Οι πληροφορίες μάλιστα αναφέρουν πως ο Βρούτος θα συνοδευτεί από μια λίστα αξεσουάρ που περιλαμβάνουν όπισθεν, κοντές σχέσεις, πλαϊνό καλάθι (sidecar) και κιτ χιονιού! Και ξαφνικά αρχίζει να αποκτά τρελό ενδιαφέρον. Όχι, για τιμή δε γνωρίζουμε ακόμη κάτι.


BRUTUS
MAXXIS
BIGHORN

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO



YAMAHA XJR1300 YARD BUILT

Άλλη μια ιαπωνική εταιρεία που ήρθε στο Μιλάνο χωρίς να έχει κάτι νέο να δείξει, η Yamaha είχε τουλάχιστον μια ωραία ιδέα. Στο σχέδιο Yard Built (Φτιαγμένο στην Αυλή) προβλέπει τη συνεργασία της εταιρείας με custom κατασκευαστές ανά τον κόσμο, οι οποίοι στη συνέχεια θα μπορούν να φτιάχνουν after market εξαρτήματα για μοντέλα της εταιρείας και να τα πουλούν μέσω του δικτύου της στους πελάτες της. Το πρώτο τέτοιο σπεσιαλάκι είναι το εικονιζόμενο. Φτιάχτηκε από τη δανέζικη Wrenchmonkees (www.wrenchmonkees.com) με βάση το αειθαλές XJR1300. Οι δύο Δανοί, Per Nielsen και Nicholas Bech, θέλησαν να αναδείξουν την κλασική διαχρονικότητα του XJR, έτσι δεν πείραξαν πλαίσιο και κινητήρα, ενώ διατήρησαν και το ρεζερβουάρ. Αυτό που έκαναν ήταν να φτιάξουν την κοντή ουρά, να προσθέσουν ένα πιρούνι από YZF-R1 και ένα ζεύγος εκτυφλωτικές εξαπίστονες δαγκάνες, αντικατέστησαν τους τροχούς με ακτινωτούς και για να μεγεθύνουν την old school αισθητική επέλεξαν μπροστινό 19 ιντσών και πίσω 18. Συνέχισαν με τα λιτά και άγρια τελικά, το εντυπωσιακό όσο και απλό φανάρι και έκλεισαν το πόνημά τους με ένα ζευγάρι κλιπόν που δίνουν έναν café racer αέρα. Στο τέλος έβαψαν σε μια χακί ματ απόχρωση το XJR και το αποτέλεσμα τους δικαιώνει απολύτως.


YAMAHA

EICMA
ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
DEL MOTOCICLO



ZAETA DT 530

Πιθανότατα κάπου θα έχετε ακούσει για τη μικρή αυτή ιταλική εταιρεία και ο λόγος θα είναι η εμπλοκή του Graziano Rossi σε αυτήν – ναι, τον πατέρα του Valentino. Η Zaeta φτιάχτηκε από ανθρώπους που αγαπούν το flat track και η μοναδική της μοτοσυκλέτα είναι μια τέτοια αγωνιστική, με τακτικές συμμετοχές μάλιστα σε ιταλικούς αγώνες και όχι μόνο. Πρόσφατα πήγε στο Pikes Peak για να συμμετάσχει στην περίφημη αυτή ανάβαση που σίγουρα προσφέρει κάμποση δημοσιότητα.

Στην EICMA ήρθε με δύο εκδοχές παραγωγής της μοτοσυκλέτας της, ονόματι DT 530 Urban Rebel. Δότης κινητήρα είναι η TM και η επιλεχθείσα μονάδα είναι ο μονοκύλινδρος 530, εξ ου και το μισό όνομα. Το άλλο μισό προφανώς εξηγείται από την απλή λογική πως μια τόσο ελαφριά κατασκευή με ένα πλαίσιο φτιαγμένο για flat track και έναν δυνατό μεγάλο μονοκύλινδρο θα πηγαίνει ολημερίς με τις πάντες. Στο περίπτερό της βρίσκονταν δύο εκδοχές του DT, η μία με συμβατικό πιρούνι και μονόχρωμη μαύρη βαφή, η δεύτερη (στη φωτογραφία) με ανεστραμμένο Ohlins και πιο περίτεχνο βάψιμο. Σε αμφότερες το αμορτισέρ πίσω δεξιά είναι της Ohlins, ενώ όλη η ουρά είναι ανθρακονημάτινη.

Προς το παρόν στην ιστοσελίδα της εταιρείας δε γίνεται λόγος για μοντέλα παραγωγής και τιμές, αλλά η ύπαρξή τους στην έκθεση με εξοπλισμό δρόμου είναι δίχως αμφιβολία ο καπνός που αποκαλύπτει πως κάπου πρέπει να υπάρχει και η φωτιά.


ZAETA
brembo



Άντε να πείσεις τον Katsuyuki Nakasuga μετά τον αγώνα της Valencia πως δεν υπάρχει θεός


YAMAHA
SEMAKIN
DI DEPAN
ENEOS
YAMAHA
alpinestars


visit SPAIN
visit SPAIN
REPSOL
26
REPSOL



Τα ποντίκια πηδούν απ' το καράβι

Ένας από τους βασικούς λόγους που κόπηκε πριν μερικά χρόνια η Σαγκάη από το καλεντάρι των MotoGP ήταν η σχεδόν μηδενική προσέλευση κόσμου. Ποιος χορηγός μπορεί να χαίρεται όταν την Κυριακή στη μεγάλη εξέδρα της πίστας θες κιάλια για να δεις τον αμέσως διπλανό σου θεατή; Και πόσο γοητευτικό μπορεί να είναι ένα τηλεοπτικό πλάνο που μοιάζει με τις πρωινές δοκιμές της Πέμπτης; Για να μη μιλήσουμε για την αγορά μοτοσυκλετών της Κίνας που έχει τα 200cc για superbike.

Στο μεσοδιάστημα ωστόσο το πράγμα αλλάζει ραγδαία και κάπως έτσι φτάσαμε φέτος να κόβονται περισσότερα εισιτήρια στη Sepang –77,000 παρά τον φρικαλέο καιρό, βλέπε φωτό– από το Mugello, το Silverstone και τη Valencia! Ανήκουστο μεν, σημάδι των καιρών δε...

Ας προετοιμαζόμαστε για απώλειες ευρωπαϊκών αγώνων από το πρόγραμμα προς όφελος νέων αγορών, των λεγόμενων αναπτυσσόμενων για τα Grand Prix. Ήδη έχουμε τρίτο αγώνα στις Η.Π.Α. (Austin), μια αγορά που παρότι "αναπτυσσόμενη" δεν τη λες είναι ακόμη σχετικά παρθένα στα MotoGP, η Αργεντινή έρχεται το 2014 – και θα ήταν από το 2013 αν δεν υπήρχε η διαμάχη με τη Repsol – ενώ η Ινδία δε θα μείνει για πολύ απ' έξω. Η πίστα παγκοσμίων προδιαγραφών στο Νέο Δελχί υπάρχει, η πρόθεση της Dorna δεδηλωμένη από πέρυσι και οι φήμες ισχυρίζονται πως οδεύει με βήμα ταχύ στο άμεσο μέλλον. Όσον αφορά στην αγορά της Ινδίας, τα τελευταία τρία χρόνια όλες οι μεγάλες εταιρείες εισάγουν εκεί την πλήρη γκάμα τους, η οικονομία της τεράστιας αυτής χώρας είναι το νέο θαύμα του πλανήτη.

Στην ουρά περιμένουν Βραζιλία, Χιλή, Καναδάς, Νότια Αφρική, Ινδονησία. Η προσφορά είναι μεγαλύτερη από τη ζήτηση, γεγονός που σημαίνει μια αναπόφευκτη στροφή των GP προς τα κει.

Όσο η οικονομία της Ευρώπης και των Η.Π.Α. κατρακυλά στα απύθμενα πηγάδια που από μόνοι τους άνοιξαν οι δυτικοί καπιταλιστές, τόσο οι αγορές της Ασίας πρωτίστως και της Νότιας Αμερικής δευτερευόντως θα δείχνουν πιο ελκυστικές. Ήδη είναι δεδηλωμένη η στρατηγική των ιαπωνικών εργοστασίων να ενδιαφέρονται περισσότερο για τις ασιατικές αγορές παρά για την Ευρώπη. Κάπως έτσι δε θα πρέπει να μας κάνει εντύπωση που η Yamaha επισήμως προτείνει στη Dorna να γίνουν ετησίως δύο οι αγώνες στη Sepang. Πλέον το σημαντικότερο δημοσιοσχεσίτικο event της Yamaha είναι η καλοκαιρινή περιοδεία στη Μαλαισία, όπου ο Jorge Lorenzo κοντεύει να γίνει κάτι σαν εθνικός ήρωας και τώρα με την παρέα του Valentino Rossi το πανηγύρι αναμενόμενα θα γιγαντωθεί. Ας μην ξεχνάμε δε τις αντίστοιχες εκδηλώσεις της Honda με τον Dani Pedrosa να κάνει γύρους επίδειξης με παπιά βαμμένα Repsol σε τοπικές πίστες.

Αυτό είναι το μέλλον των MotoGP, εκεί που είναι πια τα λεφτά. Η Ευρώπη έχει μείνει να κρέμεται από τις κλωστές της παράδοσης, για πόσο ακόμα; Όταν βλέπουμε Μαλαισιανούς αναβάτες να πρωταγωνιστούν φέτος σε Moto2 και Moto3 στη Sepang, ουσιαστικά βλέπουμε από την κλειδαρότρυπα το μέλλον που έρχεται.



ΦΩΤΟ ΤΟΥ ΜΗΝΑ

Mad Max, Corsaro, Roman Emperor ή απλώς Max Biaggi, όπως και να τον πείτε, έκανε την πιο έξυπνη κίνηση στα 41 του, αποχώρησε από την κορυφή.

Ο Biaggi δεν προέρχεται από τη συνήθη αγωνιστική καριέρα που ξεκινά στα 3 ή στα 4 χρόνια. Μέχρι να ενηλικιωθεί ήθελε να γίνει ποδοσφαιριστής στην αγαπημένη του Roma, αλλά μια δοκιμή στο ιταλικό πρωτάθλημα στα 18 του ήταν αρκετή, το 1990 στέφθηκε πρωταθλητής 125 στη Sport Production και ξαφνικά το ενδιαφέρον του άλλαξε ρότα. Αμέσως πήγε στα 250 και στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα, όπου τερμάτισε δεύτερος, ενώ παράλληλα έτρεξε 4 αγώνες στο παγκόσμιο και την επόμενη χρονιά, το 1992, έκανε την πρώτη του πλήρη σεζόν στα GP250. Με την Aprilia κατέκτησε τον πρώτο του τίτλο το 1994 και ακολούθησαν άλλοι δύο συνεχόμενοι, μεταπήδηση στη Honda με την ομάδα του Erv Kanemoto και ο τέταρτος τίτλος GP250. Το 1998 ήταν η ώρα για GP500. Ντεμπούτο με νίκη, μία εκ των συνολικά δύο σε μια χρονιά που τερμάτισε δεύτερος (!) και κυνηγούσε τον Mick Doohan για τον τίτλο μέχρι και τρεις αγώνες πριν το τέλος. Τον έχασε

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



στη Βαρκελώνη όταν του δόθηκε ποινή stop and go, την αγνόησε και ακολούθησε η μαύρη σημαία – μια ιστορία που ακόμη και σήμερα ο ίδιος θεωρεί πως ήταν η αδικία που του κόστισε έναν τίτλο.

Την επόμενη χρονιά πήγε στη Yamaha, όπου όμως δεν κατάφερε να εκμεταλλευτεί το διάστημα ανάμεσα στην αποχώρηση του Doohan και την έλευση του Rossi. Έμεινε τέσσερις σεζόν (1999-2002), συμπεριλαμβανομένης και της πρώτης των MotoGP, πριν επιστρέψει στη Honda. Το 2003 και 2004 έτρεξε με την ομάδα του Sito Pons, ενώ το 2005 με την εργοστασιακή Repsol, χρονιά που θα ήταν και η τελευταία του στα MotoGP, ατυχώς χωρίς ποτέ να καταφέρει να πάρει κάτι καλύτερο από τη δεύτερη θέση της κατάταξης.

Μετά από μια χρονιά αγρανάπαυσης, ο Max βρήκε δουλειά στο WSBK με τη Suzuki, ακολούθησε μια σεζόν με τη Ducati και επιστροφή στην αγαπημένη του Aprilia και στους τίτλους. Παγκόσμιος Πρωταθλητής SBK στη δεύτερη χρονιά με το RSV4 (2010) και επανάληψη του θριάμβου το 2012.

Τον περασμένο μήνα ο Max Biaggi αποφάσισε να κρεμάσει τη φόρμα του, για να ασχοληθεί με την πανέμορφη σύζυγό του Eleonora Pedron (Miss Ιταλία 2002) και τα δύο του μικρά παιδιά.

Racing Gossip



ATHENS SUPERCROSS

Με κυρίαρχο στοιχείο την δυναμική εμφάνιση νεαρών αθλητών, το Monster Energy Athens Supercross ξεσήκωσε περισσότερους από 12.000 θεατές που παρευρέθηκαν το Σαββατοκύριακο 8 - 9 Δεκεμβρίου στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας.

Ο 22χρονος αμερικανός Weston Peick (Yamaha) ταχύτατος και μεθοδικός, κατακτώντας τον τίτλο του "King of Athens" κέρδισε και στα 2 βράδια του αγώνα, με τον νεαρό γερμανό Filip Neugebauer (Kawasaki) να κάνει την έκπληξη και να αντιμετωπίζει επάξια τη "γαλλική αρμάδα" των έμπειρων Florent Richier (KTM) και Mickael Musquin (Honda) αλλά και τον καταξιωμένο αμερικανό Jason Thomas (Suzuki). Ο πρωταθλη-



τής Παναγιώτης Κουζής (Honda) ξεχώρισε για άλλη μια φορά από ελληνικής πλευράς, αναπάντεχα καλός ο Μανώλης Σκύβαλος (Honda), με τον 19χρονο Παναγιώτη Παπίλα (Honda), τον 17χρονο Νίκο Λυρίου και τον 16χρονο Μανώλη Κρητικό (Yamaha) να υπογραμμίζουν τη στόχευση στο μέλλον που έχει το ελληνικό Motocross.

Και τα δύο βράδια το κοινό, όρθιο, ξεσηκώθηκε από τα φοβερά άλματα των freestylers, τον κορυφαίο παγκοσμίως Νορβηγό Andre Villa, τον Αμερικανό Drake McElroy και τον νεαρό ανερχόμενο Έλληνα, Νώντα Λογοθέτη.

Ιδιαίτερα ανεβασμένοι σε συνδυασμούς, κόλπα και πληθωρικότητα, οι καλύτεροι Έλληνες αναβάτες του BMX έδωσαν για άλλη μια φορά το δικό τους show στην εκδήλωση, η λαμπρή ένταση της οποίας χαλάρωσε μόνο στο διάστημα της επίδειξης Babycross από 30 παιδιά ηλικίας 4-8 ετών!

Η AUDI ΕΠΙΑΣΕ ΣΚΟΥΠΑ

Σαρωτικές αλλαγές στην ομάδα των MotoGP και αυτή, λένε, είναι μόνο η αρχή…

Χαιρετά την ομάδα MotoGP ο Filippo Preziosi, μετακινούμενος στην κεφαλή του τμήματος R&D όλων των μοντέλων παραγωγής. Στη θέση έρχεται ο Bernhard Gobmeier (στη φωτό), πρώην μάνατζερ της BMW World Superbike. Προφανώς οι Γερμανοί θεωρούν απαραίτητο έναν Γερμανό στην ομάδα για να συνεννοούνται και, αν μη τι άλλο, ο Gobmeier είναι αυτός που μέσα σε τρία χρόνια έκανε το S1000RR από αντικείμενο χλεύης του Troy Corser σε διεκδικήτρια του πρωταθλήματος ως τον τελευταίο αγώνα. Αλλαγή πόστου έχουμε και στη θέση του project director, όπου ο Alessandro Cicognani δίνει τη θέση του στον Paolo Ciabatti. Ο κύριος αυτός είναι παλιός γνωστός της Ducati Corse, πριν μεταπηδήσει στην Infront Motor Sports και αναλάβει την προώθηση του WSBK, τώρα όμως περίσσεψε όταν η τελευταία εξαγοράστηκε από τη Dorna. Ο Cicognani παραμένει στους κόλπους της ομάδας, αναλαμβάνοντας χρέη εμπορικής διεύθυνσης και μάρκετινγκ.

Με την έλευση του Gobmeier στη Ducati έρχεται και ο Eskil Suter, ο οποίος θα αντικαταστήσει την FTR που έφτιαχνε τα πλαίσια των Desmosedici από τότε που αποφασίστηκε η εγκατάλειψη του ατσάλινου χωροδικτυώματος. Ο Ελβετός μάλιστα θα έχει εκτεταμένες αρμοδιότητες καθώς θα συνδράμει στη συνολική εξέλιξη των αγωνιστικών μοτοσυκλετών, όχι μόνο στο πλαίσιο.

Το ψάρι βρωμάει από το κεφάλι, λέει ο σοφός λαός και στην περίπτωση της Ducati συμφωνεί πλήρως και η Audi. Η αποτυχία να αλλάξει ρότα το καράβι με τον Valentino Rossi δε θα μπορούσε να μην πιστωθεί και στον Filippo Preziosi, άλλωστε μπηχτές για την εξέλιξη της Desmosedici ακούγονταν διαρκώς και από τον Casey Stoner τα δύο τελευταία χρόνια της συνεργασίας του, δηλαδή από το 2008 όταν αποφάσισαν στη Bologna να ξεκινήσουν την περιπέτεια με τα νέα πλαίσια, απλώς πνίγονταν από το γεγονός πως εξακολουθούσε να κερδίζει κάποιους αγώνες.

Οι φήμες επίσης θέλουν τη Phillip Morris να είναι δυσαρεστημένη με τη Ducati, καθώς έχει επενδύσει πολλά εκατομμύρια στην ομάδα μα τα τελευταία χρόνια εισπράττει περισσότερη κακή παρά καλή δημοσιότητα από την αδυναμία των Ιταλών να πρωταγωνιστήσουν ξανά μετά το 2007. Ενόψει του κινδύνου η Audi πιάνει τη σκούπα καθώς οι κακές γλώσσες λένε πως δεν είναι σε καμία περίπτωση διατεθειμένη να αναλάβει οικονομικά την ομάδα MotoGP από μόνη της σε περίπτωση απώλειας της Marlboro.



ΟΙ ΑΜΦΙΒΟΛΙΕΣ ΤΟΥ FURUSAWA

Ο πρώην τεχνικός ηγέτης της Yamaha στα MotoGP έχει λόγους να αμφιβάλλει για το υγιές της επιστροφής Rossi και αποκαλύπτει.

Ο Ιάπωνας είναι πολύ στενός φίλος του Valentino Rossi και η συνταξιοδότησή του ήταν ένας από τους βασικούς κρίκους στην αλυσίδα που έσπασε όταν ο Ιταλός μετακόμισε στη Ducati. Τώρα όμως βλέπει πως η επιστροφή του φίλου του στη Yamaha δεν θα είναι απαραιτήτως στρωμένη με ροδοπέταλα.

"Πολλοί στη Yamaha δεν έβλεπαν με καλό μάτι αυτή τη συνεργασία, δεν ήθελαν τον Rossi πίσω. Γνωρίζω πως ο βασικός λόγος γι' αυτή την επιστροφή ήταν οι έντονες πιέσεις από το τμήμα μάρκετινγκ."

Σαφές, φαντάζομαι πως πολλοί θα το υποψιαζόμασταν αυτό. Με τον Lorenzo πρώτο αναβάτη της ομάδας και την ξεκάθαρη στήριξή του από όλα τα υψηλά στελέχη της Yamaha, ο Rossi δε θα έχει πια το πάνω χέρι. Πρόσφατα ο Lin Jarvis ήταν πολύ ευθύς: "Πρώτο μας μέλημα ήταν να υπογράψει ο Lorenzo. Εκεί δώσαμε τα περισσότερα χρήματα που είχαμε διαθέσιμα. Ο Rossi ήταν αυτός που προσέγγισε τη Yamaha και όχι το ανάποδο, να το ξεκαθαρίσουμε αυτό. Δε μπορώ να σας πω πόσα χρήματα είχαν μείνει για τον Rossi, πάντως δεν ήταν πολλά."

Το ζήτημα του περίφημου τοίχου στο γκαράζ της Yamaha δεν υφίσταται καν, το απέρριψε με μια πρόταση ο Lorenzo. Ομοίως και ο Furusawa συμφωνεί πως δεν τίθεται θέμα. Αλλά βλέπει αλλού το πρόβλημα.

"Ο Rossi θα είναι ξανά δυνατός, θα δώσει πολλές μάχες με τον Lorenzo. Αυτό θα είναι καλό για το θέαμα, μα και μεγάλο πρόβλημα για τη Yamaha."

Αλλά για τον ίδιο τον Valentino το πράγμα είναι πολύ απλό: "Για μένα το κίνητρο είναι η γεύση της νίκης. Είναι κάτι σα ναρκωτικό, αυτός είναι ο λόγος που μένω στους αγώνες. Δυστυχώς κρατάει πολύ λίγο, τρεις-τέσσερις ώρες, την επόμενη μέρα θες κι άλλο, δε σταματά ποτέ. Μεγάλωσα, δεν ξέρω πόσα χρόνια ακόμα θα τρέχω, γι' αυτό για μένα είναι εξαιρετικά σημαντικό να έχω μια μοτοσυκλέτα ικανή να νικήσει, αυτό είναι το σημαντικότερο."



ΝΕΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ MOTOGP

Point system, κατατακτήριες δοκιμές, πάγωμα εξέλιξης και άλλοι περιορισμοί κόστους.

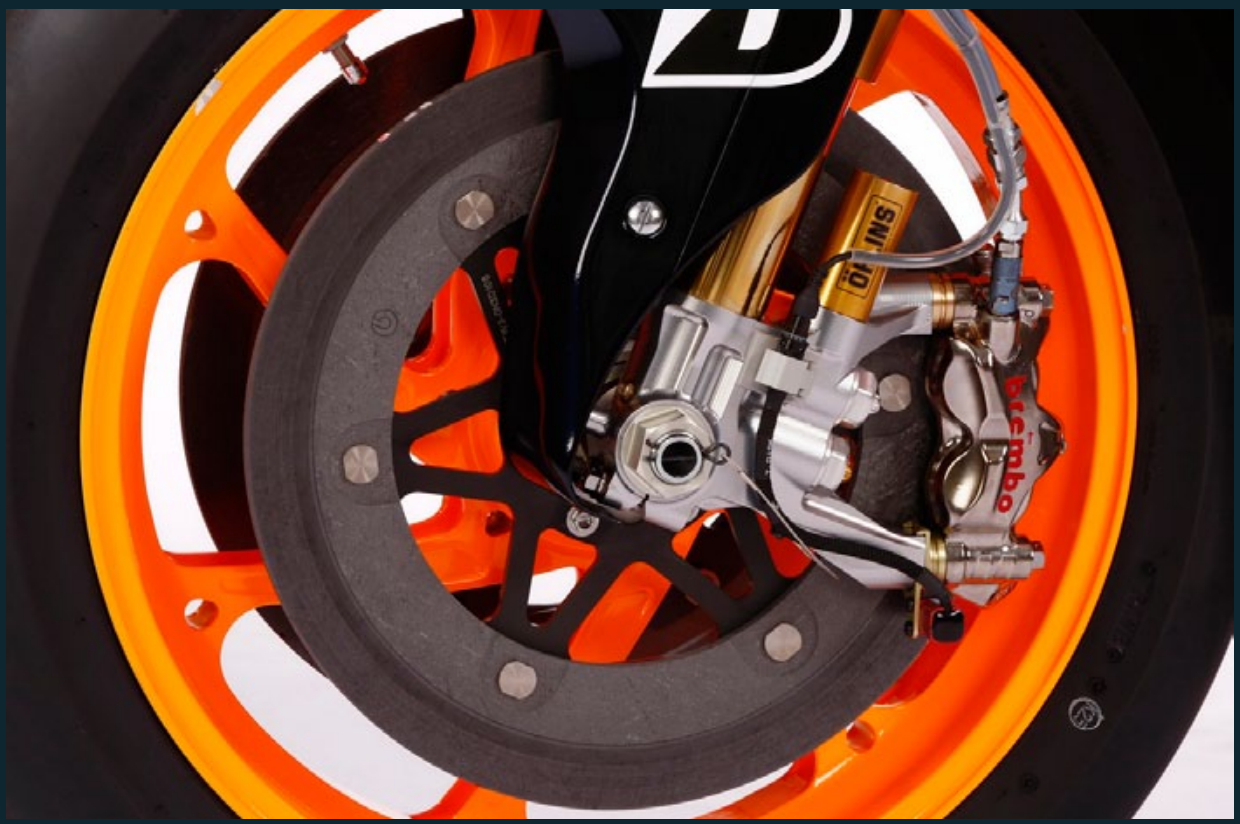
Η μεγάλη αλλαγή ξεκινά από την καθιέρωση βαθμών ποινής για αναβάτες που οδηγούν επικίνδυνα. Οι αγωνοδίκες έχουν τη δυνατότητα να χρεώσουν από έναν ως 10 βαθμούς και η ποινή προκύπτει ως εξής: Στους τέσσερεις βαθμούς ο αναβάτης θα ξεκινά τον επόμενο αγώνα τελευταίος, στους επτά θα ξεκινά τον επόμενο αγώνα από τα πιτς, ενώ στους 10 θα τιμωρείται με αποκλεισμό από τον επόμενο αγώνα. Όταν φτάσει στους 10 το ποινολόγιο μηδενίζεται ξανά, ενώ οι βαθμοί δε μεταφέρονται από τη μια σεζόν στην άλλη. Η κίνηση αυτή στοχεύει σε περιπτώσεις αναβατών που υποπίπτουν επανειλημμένα σε παράπτωμα και ήδη πολλοί μιλούν για "Κανονισμό Marquez". Πέρυσι ο Ισπανός τιμωρήθηκε να εκκινήσει τελευταίος στη Valencia για μια επικίνδυνη κίνηση στον Simone Corsi, ενώ είχε ήδη κατηγορηθεί για αντίστοιχες κινήσεις στους Luthi (Qatar), Espargaro (Catalunya, όπου τιμωρήθηκε αλλά μετά αθωώθηκε) και Kallio (Motegi). Πολλοί αναβάτες διαμαρτυρήθηκαν πως η ποινή ήταν χάδι καθώς δεν ελήφθη υπ' όψη το βεβαρυμμένο του παρελθόν.

Μια αλλαγή που θα ισχύσει από φέτος στις κατατακτήριες δοκιμές αφορά τον στόχο του 107%. Συγκεκριμένα, αναβάτες που δεν έχουν πιάσει το 107% του ταχύτερου χρόνου στα τέσσερα session ελεύθερων δοκιμών δε θα μπορούν να λάβουν μέρος στα χρονομετρημένα (qualifying). Η μόνη εξαίρεση αφορά αναβάτη που αντικαθιστά άλλον που τραυματίστηκε στις δοκιμές, οπότε θα του δίνεται η δυνατότητα να συμμετάσχει στο πρώτο qualifying session.

Από φέτος επίσης απαγορεύονται οι ανθρακονημάτινες ζάντες. Ένα ακόμη ενδιαφέρον νέο μέτρο είναι η παροχή ενός νέου δέκτη σε όλες τις μοτοσυκλέτες όλων των κατηγοριών, στον οποίο εκτός από την επίσημη χρονομέτρηση θα περιλαμβάνονται και ενδείξεις για τις σημαίες που σηκώνονται κατά τη διάρκεια αγώνων και δοκιμών. Το νέο αυτό όργανο θα είναι προαιρετικό το 2013 και υποχρεωτικό από το 2014. Για να δω τώρα ποιος "δεν είδε" την κίτρινη ή την ταμπέλα Ride Through…

Μια κοσμογονική αλλαγή θα ισχύσει από το 2014, μιλάμε για το πάγωμα της εξέλιξης κινητήρων στη διάρκεια της χρονιάς. Πλέον οι κινητήρες που θα ομολογκάρονται στην αρχή της σεζόν θα είναι υποχρεωτικά ίδιων προδιαγραφών καθ' όλη τη διάρκειά της. Δύο ίδιοι κινητήρες σε διαφορετικές ομάδες μπορούν ωστόσο να έχουν διαφορετικές προδιαγραφές, γεγονός που σημαίνει πως αν η δορυφορική ομάδα πάρει ένα μοτέρ πολύ υποδεέστερο από την αρχή, με αυτό θα μείνει ως το τέλος. Οι CRT εξαιρούνται αυτού του μέτρου.

Από το 2015 θα μπει σε εφαρμογή ανώτατο όριο κόστους φρένων και αναρτήσεων. Αυτό δεν έχει καθοριστεί ακόμη και σίγουρα θα αποτελέσει αντικείμενο διαπραγματεύσεων με τα λιγοστά συμβαλλόμενα μέρη – όλοι φορούν φρένα Brembo και αναρτήσεις Ohlins, με λίγες εξαιρέσεις που μένουν στη Showa. Εκτιμάται πως αυτή είναι μόνο η αρχή στην επιβολή πλαφόν στα κόστη αγοράς και εξέλιξης.



ΝΕΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ MOTO2-MOTO3

Όλα για την ισότητα και την καταπολέμηση της φτώχειας και της διαφθοράς (όχι, δεν προσέλαβαν τον Στουρνάρα στη Dorna).

Στη Moto2 τα φώτα της δημοσιότητας πέφτουν στις καταγγελίες για παράκαμψη των κανονισμών από κάποιες ομάδες, θέμα που έχει επανειλημμένα προκύψει μέσα στη σεζόν θεωρώντας πως κάποιοι αναβάτες έχουν ισχυρότερες μοτοσυκλέτες από άλλους (σχετική ανάλυση σε άλλο θέμα του Racing Gossip). Αυτό που προκύπτει εν τέλει είναι πως έχουν εντοπιστεί κάποιοι περιφερειακοί τρόποι για τις ομάδες να χειραγωγήσουν την ενιαία ECU προς όφελός τους και σε αυτήν την κατεύθυνση στρέφονται οι νέοι κανονισμοί της Dorna. Ο πρώτος αφορά στην άμεση ένταξη των quickshifters σε συγκεκριμένες προδιαγραφές και τον αυστηρό έλεγχό τους από την Τεχνική Διεύθυνση των Grand Prix. Το δεύτερο θέμα αφορά έναν νέο αισθητήρα λάμδα που θα πάρουν όλες οι ομάδες από του χρόνου (2014).

Στη Moto3 ανακοινώθηκε από τώρα πώς το 2014 θα σφίξει εξαιρετικά η θηλιά των περιορισμών. Εξαρχής υπήρχε πλαφόν στο κόστος των κινητήρων, ορισμένο στα €12,000 από τη Dorna, αλλά πλέον από το 2014 αντίστοιχο ταβάνι θα οριστεί για το σύνολο της μοτοσυκλέτας και όχι μόνο τον κινητήρα, καθώς έχουν εντοπιστεί πολύ μεγάλες διαφορές στα κόστη μεταξύ ομάδων με τις ίδιες, θεωρητικά, μοτοσυκλέτες. Όσον δε αφορά στους κινητήρες, η Dorna ανακοινώνει μια πρωτοφανή απόφαση για το 2014 και μετά: Πλέον οι κινητήρες ενός εργοστασίου θα κατατίθενται στη διοργανώτρια αρχή και αυτή θα τους μοιάζει στις ομάδες στην τύχη. Αυτό έχει ως σκοπό να αποτρέπει κάθε εργοστάσιο να ευνοεί την εργοστασιακή του ομάδα, θέλοντας να εξισώσει το πεδίο ανάμεσα σε εργοστασιακούς και δορυφορικούς αναβάτες.



Η SUZUKI ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ

Πληθαίνουν οι ενδείξεις πως η Suzuki επιστρέφει στα MotoGP από το 2014, μέχρι και ο Ezpeleta το είπε!

Συνήθως οι δηλώσεις του Carmelo Ezpeleta ειδικεύονται στην πολιτική καθωσπρέπεια, αποφεύγοντας να μιλά για πράγματα που δεν είναι σίγουρα. Πρόσφατα ωστόσο σε συνέντευξή του στο BBC δεν απέφυγε να εκδηλώσει την ελπίδα του πως η Suzuki επιστρέφει το 2014 και μάλιστα έδωσε και είδηση: "Η Suzuki μας ρωτά αν μπορεί να κάνει δοκιμές μέσα στο 2013 και, αν όλα πάνε καλά, να την έχουμε ξανά κοντά μας το 2014." Φυσικά ούτε η Suzuki, ούτε και κανένα άλλο εργοστάσιο έχει ανάγκη της άδεια της Dorna για να κάνει δοκιμές – μάλιστα συχνά-πυκνά η υπό εξέλιξη μοτοσυκλέτα της Suzuki συλλαμβάνεται σε μυστικές δοκιμές με τον Nobuatsu Aoki – αλλά αυτό που ζητά από τον Ezpeleta είναι κάποιες wild card συμμετοχές στο πρωτάθλημα του 2013 για να δοκιμάσει τις δυνάμεις της. Αυτό κι αν είναι καλό νέο!

Μια ακόμη σχετική είδηση που δεν έχει ακόμη επιβεβαιωθεί αλλά είναι μάλλον πολύ πραγματική, αφορά στην πρόσληψη του Randy de Puniet ως αναβάτη εξέλιξης της Suzuki. Παρότι ο Γάλλος παραμένει και φέτος στη CRT ομάδα του Aspar, φαίνεται πως ετοιμάζεται να βοηθήσει την επιστροφή της Suzuki. Δεν ξεχνάμε άλλωστε πως λίγο πριν η ιαπωνική εταιρεία αποσυρθεί από τα MotoGP, είχε συμφωνήσει με τον de Puniet για την επόμενη χρονιά και είχε κάνει μαζί του και την πρώτη επίσημη δοκιμή πριν τραβήξει την πρίζα. Μάλιστα η πηγή της είδησης ισχυρίζεται πως στο σχέδιο της Suzuki εμπλέκεται και ένας ακόμη Γάλλος, Jules Cluzel, ο οποίος φέτος άφησε την ομάδα του στο Παγκόσμιο Supersport για να υπογράψει με την Crescent Suzuki στο WSBK, ενδεχομένως με την προοπτική των MotoGP στο βάθος. Ο Cluzel έχει τον ίδιο μάνατζερ με τον de Puniet.



ΕΠΙΣΗΜΕΣ ΔΟΚΙΜΕΣ MOTOGP

Τρεις απορίες: Πώς θα τα πάνε Rossi, Marquez, Dovizioso με τις νέες τους μοτοσυκλέτες; Μόνο η μία έχει απαντηθεί.

Το επίσημο τεστ στη Valencia έχει πάντα ενδιαφέρον, κι ας είναι τόσο κοντά στον τελευταίο αγώνα της χρονιάς. Εκεί δίνουν το παρών οι μεταγραφές της νέας σεζόν και όλοι περιμένουν να δουν την εικόνα του νέου αναβάτη με τα νέα χρώματα, αλλά και μια γεύση από γυρολόγια, όσο πρόωρα κι αν είναι.

Στη Valencia δυστυχώς ο καιρός ήταν αντίπαλος. Ο συνήθως ύποπτος Dani Pedrosa καθάρισε με τον ανταγωνισμό σε ένα διήμερο που δεν ήταν και τόσο αποδοτικό όσο θα περίμεναν οι ομάδες λόγω βροχής. Εκεί είδαμε για πρώτη φορά τον Marquez καβάλα στο RCV να γυρίζει στον έβδομο χρόνο, περίπου ένα δευτερόλεπτο πιο αργά από τον Pedrosa. Η μεγάλη απούσα της Valencia ήταν η εργοστασιακή Yamaha, η οποία αποφάσισε να πάει στην Aragon για να κάνει δοκιμές με καλύτερο καιρό. Ατυχώς η βροχή την πέτυχε και εκεί, έτσι δε θα μάθουμε μέσα στο 2012 τι πουλιά μπορεί να πιάσει ο Rossi με το χιλιάρι M1 και ειδικά σε συγκρίσιμες συνθήκες με τις άλλες μοτοσυκλέτες. Ούτε σε δηλώσεις είχαμε κάτι, καθώς ο Ιταλός θέλει να σεβαστεί το συμβόλαιό του με τη Ducati που λήγει στις 31/12. Όσο για τον Dovizioso στην πρώτη επαφή του με το Ducati γύρισε στον έκτο καλύτερο χρόνο, περίπου 1.5 δέκατο πιο γρήγορα από τον Marquez.



Η συνέχεια δόθηκε σε ιδιωτικές δοκιμές. Η Honda πήγε στη Sepang χωρίς τον Pedrosa και εκεί ο Marc Marquez άρχισε να λάμπει όταν ήδη από τη δεύτερη μέρα δοκιμών γύρισε 0.6 του δευτερολέπτου πιο γρήγορα από τον Bautista! Η Ducati πήρε στο Jerez για δοκιμή μαζί με κάποιες ομάδες WSBK, αλλά εκεί διαγνώστηκε μυϊκό πρόβλημα στον λαιμό του Dovizioso από παλιότερο τραυματισμό, έτσι ο Ιταλός έχασε μια σημαντική ευκαιρία να γνωριστεί καλύτερα με τη μοτοσυκλέτα του.



Επόμενη επίσημη δοκιμή είναι προγραμματισμένη για τον Φεβρουάριο στη Sepang, αν και δεν αποκλείεται κάποιες ομάδες να προγραμματίσουν ιδιωτικές δοκιμές για να καλύψουν το χαμένο έδαφος οι νέοι τους αναβάτες.

ΖΑΒΟΛΙΕΣ ΣΤΗ MOTO2;

Ο Bradley Smith έτσι πιστεύει και δε δίστασε να το δηλώσει δημοσίως σε συνέντευξη.

Η συγκεκριμένη δήλωση του Smith έγινε στο δημοφιλέστατο www.crash.net, σε μια προσωπική συνέντευξη του Άγγλου αναβάτη στις 29 Νοεμβρίου, η οποία είχε ως κεντρικό θέμα την πρώτη εμπειρία του μικρού με την M1 της Tech3. Μεταξύ άλλων λοιπόν, ο Smith μιλώντας για τη χρονιά που πέρασε έριξε την εξής χειροβομβίδα:

"Έγιναν κλεψιές φέτος στη Moto2. Δεν ήμασταν μια από αυτές τις ομάδες και υποφέραμε γι' αυτό. Δε μπορούσαμε να κάνουμε τίποτε άλλο για να πάμε πιο γρήγορα, ήμασταν απλώς αργοί. Και, ναι, όταν έχεις άλλες ομάδες να κλέβουν… Όσες διέθεταν επαρκές χρήμα μπορούσαν να 'χαλαρώσουν' τους κανονισμούς, ας πούμε, αγοράζοντας τα απαραίτητα εξαρτήματα που κάνουν τη διαφορά. Δεν περιορίζομαι στον Marquez, είναι αρκετές οι ομάδες που το έκαναν αυτό σε διάφορους αγώνες…"

Το θέμα είχε ξεκινήσει τον Οκτώβριο από καταγγελίες για την ομάδα του Marc Marquez δημοσιευμένες στο γερμανικό περιοδικό Speedweek.Συγκεκριμένα ανέφερε πως υπάρχει πατέντα που παρακάμπτει την κλειστή ECU της Dorna, ένα σπεσιαλάκι quickshifter (ελεύθερη επιλογή βάσει κανονισμών) φορτωμένο με επιπλέον χάρτες ανάφλεξης, αλλά έτσι σχεδιασμένο ώστε το παράνομο software να σβήνεται μόλις ο κινητήρας τεθεί εκτός λειτουργίας ώστε να μην ανιχνεύεται μετά στον τεχνικό έλεγχο. Ο τεχνικός υπεύθυνος της Dorna ισχυρίζεται πως αυτό είναι επιστημονική φαντασία και πως η μοτοσυκλέτα του Marquez έχει ελεγχθεί επανειλημμένα δίχως να βρεθεί ποτέ κάτι παράνομο. Ντόρος έχει γίνει επίσης και με τους αισθητήρες λάμδα στις εξατμίσεις, καθώς υπάρχουν υπόνοιες πως κάποιες ομάδες τους σκάλισαν με στόχο να επηρεάσουν εξωτερικά τη συμπεριφορά της ECU προς όφελός τους.

Όποια και να είναι η αλήθεια, στην αναθεώρηση των κανονισμών για το 2013 η Dorna πλέον εισήγαγε νέες προδιαγραφές για τα quickshifters της Moto2, αναγνωρίζοντας πως στο σύστημα TSR της ομάδας του Marquez (το οποίο μετά αγόρασαν και άλλες ομάδες όπως οι Marc VDS Racing και HP Pons Tuenti) παρεμβαλλόταν ένας επιπλέον controller που άλλαζε τον χρόνο κατά τον οποίο κοβόταν η ανάφλεξη στα μπουζί. Τώρα τα quickshifter που θα χρησιμοποιούν οι ομάδες θα πρέπει να έχουν εγκεκριμένη καλωδίωση, προκαλώντας πολλές γκρίνιες σε ομάδες που ξόδεψαν χρήμα αναζητώντας 'νόμιμες' παρακάμψεις των κανονισμών όπως φαίνεται να είναι η συγκεκριμένη. Τα περί software που σβήνεται μόνο του βέβαια ίσως και να είναι όντως γερμανική επιστημονική φαντασία. Επίσης, η Dorna ανακοίνωσε πως από το 2013 οι ομάδες θα χρησιμοποιούν έναν νέο αισθητήρα λάμδα, ο οποίος θα τους παρέχεται – μια σιωπηρή αποδοχή πως και εκεί έγινε παιχνίδι χειραγώγησης της ενιαίας ECU.



Η HONDA ΣΤΟ DAKAR 2013Οι Kenan Συμμετοχή με τρεις αναβάτες ανακοίνωσε η εργοστασιακή Team HRC για το Dakar Rally που θα διεξαχθεί τον Ιανουάριο του 2013 στη Νότια Αμερική.

Τον Οκτώβριο η Honda είχε ανακοινώσει τη συμμετοχή της με πέντε αναβάτες, ωστόσο στις αρχές Δεκεμβρίου οι Felipe Zanol από τη Βραζιλία και Sam Sunderland από τη Βρετανία τραυματίστηκαν κατά τη διάρκεια δοκιμών στην έρημο Mojave των ΗΠΑ. Λόγω των τραυματισμών τους οι δύο αναβάτες δε θα μπορέσουν να λάβουν μέρος στον Dakar Rally, έτσι η Team HRC θα συμμετάσχει με τρεις αναβάτες, τους Helder Rodrigues (Πορτογαλία), Javier Pizzolito (Αργεντινή) και Johnny Campbell (ΗΠΑ).



official moto wash & care
SMPRINIS
WASH&GO
ΜΕ ΤΟ ΠΛΥΣΙΜΟ ΕΚΠΤΩΣΗ 10%
ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ
ΑΠΟ ΤΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
PERISTERAS
www.washandgo.gr
Μιχαλακοπούλου & Φειδιππίδου 30 Αμπελόκηποι
τηλ.: 210.77.80.003, email.:info@washandgo.gr

ALTHEA... APRILIA

Μετά το διαζύγιο από τη Ducati, έρχεται γάμος με την Aprilia.

Τον προηγούμενο μήνα γράφαμε πως η Althea και η Ducati αποφάσισαν να χωρίσουν τους δρόμους τους καθώς προέκυψε σοβαρή διαφωνία γύρω από τα κόστη εξέλιξης του 1199 Panigale, τη μοτοσυκλέτα που θα τρέξει φέτος ο Carlos Checa και η οποία χρειάζεται σοβαρά κονδύλια για να ανέβει σε επίπεδο πρωταγωνίστριας στο WSBK.

Δεν πέρασε και πολύς καιρός ωστόσο μέχρι να βρεθεί η διάδοχη κατάσταση. Η Althea συμφώνησε να συνεργαστεί με την Aprilia και η έμπειρη ομάδα αμέσως βρήκε και αναβάτη. Μοναδικός φέτος για την Althea λοιπόν θα είναι ο ταλαντούχος Ιταλός Davide Giugliano.

Είναι ο δεύτερος Ιταλός μετά τον Michel Fabrizio που ξεπήδησε στο παγκόσμιο προσκήνιο μέσω της Ducati και τώρα συνεχίζει την καριέρα του με την Aprilia – ο Fabrizio με την ομάδα Red Devils.



RACE OF CHAMPIONS

Εκεί όπου ο Jorge Lorenzo έχασε τρεις φορές σε μια μέρα και γούσταρε κιόλας.

Η μεγάλη ετήσια γιορτή που ονομάζεται Αγώνας των Πρωταθλητών (www.raceofchampions.com) έγινε φέτος στην Ταϊλάνδη και τον κόσμο της μοτοσυκλέτας αντιπροσώπευσε ο πρωταθλητής των MotoGP, Jorge Lorenzo, οδηγώντας ένα Toyota GT86.

Ο μόνος άλλος προερχόμενος από δίτροχους αγώνες ήταν ο βετεράνος Mick Doohan με μια Lamborghini Gallardo.

Ο Lorenzo έδωσε τις μάχες του συναντώντας μέσα στην πίστα τον Doohan, αλλά και τον πρωταθλητή της F1, Sebastian Vettel, και κατάφερε να φτάσει μέχρι τον ημιτελικό της ατομικής κατηγορίας με μία νίκη και τρεις ήττες. Για την ιστορία νικητής αναδείχθηκε ο Γάλλος πιλότος της F1, Romain Grosjean, με ένα KTM X-Bow. Στο Κύπελλο των Εθνών νικήτρια αναδείχθηκε η Γερμανία με τους Sebastian Vettel (Lamborghini Gallardo) και Michael Schumacher (Euro Racecar).



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ MOTOGP 2013

Οριστικοποιήθηκε το πρόγραμμα αγώνων για την επόμενη χρονιά, όπως οριστική είναι και η μη διεξαγωγή αγώνα στην Αργεντινή ελέω οικονομικών συμφερόντων.

Η διαμάχη δύο κυβερνήσεων, της Αργεντινής και της Ισπανίας, κόστισε τη φετινή συμμετοχή της χώρας της Νότιας Αμερικής στο καλεντάρι των MotoGP. Στο επίκεντρο βρίσκεται η Repsol, καθώς η αργεντίνικη θυγατρική της εθνικοποιήθηκε δια της βίας από την κυβέρνηση της χώρας με αποτέλεσμα η Ισπανία να εκδώσει ταξιδιωτική οδηγία αποτρέποντας στους υπηκόους της χώρας να ταξιδέψουν στην Αργεντινή. Μάλιστα απέστειλε και σχετική επιστολή στη FIM, προτρέποντας σε όλους τους Ισπανούς σε ομάδες των Grand Prix να μην πάνε στην Αργεντινή, έτσι η Dorna –ιδιαιτέρως ευαίσθητη σε θέματα χορηγών και δη της Repsol – πήρε με βαριά καρδιά την απόφαση να μην συμπεριλάβει τη νεότευκτη πίστα Termas de Rio Hondo στο πρόγραμμα του 2013. Το αστείο είναι πως λίγο μετά την ανακοίνωση του τελικού προγράμματος των GP η ισπανική κυβέρνηση έστειλε νέα επιστολή αναιρώντας την ταξιδιωτική οδηγία, ήταν όμως πια αργά. Ο Carmelo Ezpeleta πάντως ταξίδεψε τις πρώτες μέρες του Δεκέμβρη στην Αργεντινή για να επιβεβαιώσει πως από το 2014 η νέα πίστα θα είναι κανονικά στο πρόγραμμα.

Ημερομηνία	Αγώνας
7/4	Losail (Κατάρ)
21/4	Austin (Η.Π.Α.)
5/5	Jerez (Ισπανία)
19/5	Le Mans (Γαλλία)
2/6	Mugello (Ιταλία)
16/6	Catalunya (Ισπανία)
29/6	Assen (Ολλανδία)
14/7	Sachsenring (Γερμανία)
21/7	Laguna Seca (Η.Π.Α.)
18/8	Indianapolis (Η.Π.Α.)
25/8	Brno (Τσεχία)
1/9	Silverstone (Αγγλία)
15/9	Misano (Ιταλία)
29/9	Aragon (Ισπανία)
13/10	Sepang (Μαλαισία)
20/10	Phillip Island (Αυστραλία)
27/10	Motegi (Ιαπωνία)
10/11	Valencia (Ισπανία)

GUINTOLI Ο ANTI-BIAGGI

Η σέλα της παγκόσμιας πρωταθλήτριας δε θα δυσκολευόταν να βρει αντικαταστάτη φυσικά.

Ο 30χρονος Γάλλος Sylvain Guintoli είναι ο εκλεκτός που θα κληθεί να καλύψει το κενό του Max Biaggi στην εργοστασιακή ομάδα της Aprilia, δίπλα στον Eugene Laverty που παραμένει για δεύτερη χρονιά.

Ο Guintoli μετρά μια σημαντική καριέρα με GP250 (πάλι με την Aprilia), MotoGP με την Tech3 Yamaha και την Pramac Ducati, καθώς και κάμποσα χρόνια εμπειρίας από το WSBK όπου πέρυσι κατάφερε να κάνει αισθητή την παρουσία του με τρεις νίκες στη σέλα της Ducati της Team Effenberg – παρά τα μύρια οικονομικά προβλήματα της ομάδας.



ΕΝΑ ΒΙΒΛΙΟ ΑΝΤΟΧΗΣ

Η Suzuki Endurance Racing Team γιορτάζει τον 12 τίτλο της στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Αντοχής με ένα βιβλίο από τον επίσημο φωτογράφο της.

Ο Γάλλος David Reygondeau συνοδεύει ως επίσημος φωτογράφος την εργοστασιακή ομάδα της Suzuki εδώ και πολλά χρόνια στο Παγκόσμιο Αντοχής. Φέτος λοιπόν που η SERT και το GSX-R1000 τερμάτισαν τη χρονιά για 12η φορά στην κορυφή του 2012 World Endurance Championship, είπαν να το γιορτάσουν με μια πολυτελή έκδοση των κατορθωμάτων τους.

Σε 176 σελίδες διαστάσεων 255x345mm οι φωτογραφίες του Reygondeau συνοδεύονται με κείμενα της Valerie Moreno και μας βάζουν μέσα στον κόσμο της Suzuki Endurance Racing και του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος. Η πολυτελής έκδοση διατίθεται στα Αγγλικά και τα Γαλλικά, περιέχοντας πλήρεις πληροφορίες και για τις άλλες μεγάλες ομάδες του πρωταθλήματος.

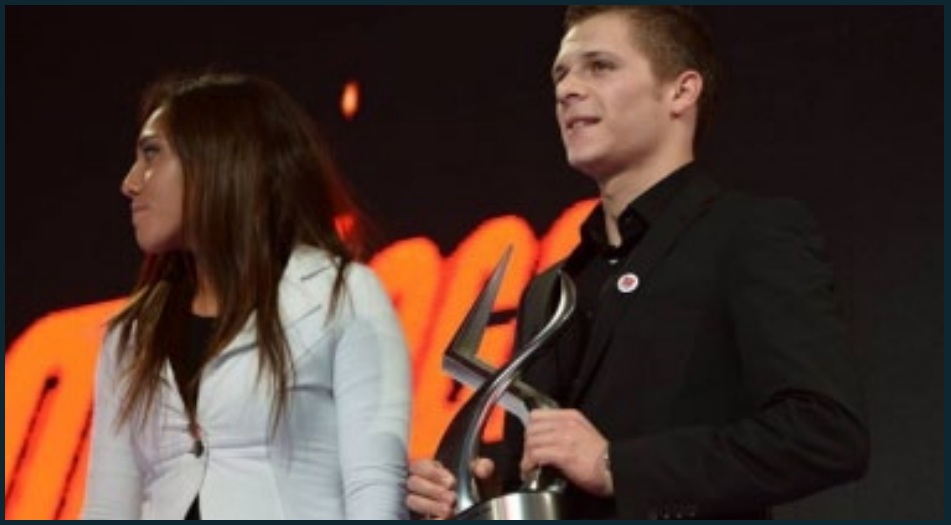


Κοστίζει €45 και μπορείτε να προμηθευτείτε από τον ίδιο τον φωτογράφο: David Reygondeau, 2 av Henri martin, 94100 Saint Maur des Fossés, France. Email: david@reygondeau.com, Web: www.reygondeau.com, www.good-shoot.com.

ROOKIE OF THE YEAR ΚΑΙ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑΚΟΣ

Τα καλά νέα για τον Stefan Bradl δε σταματούν να έρχονται.

Ο εντυπωσιακός 23χρονος Γερμανός αναδείχθηκε με το σπαθί του Rookie της Χρονιάς στα MotoGP και λίγες μέρες μετά ανακοινώθηκε πως ανανέωσε τη συνεργασία του με την LCR Honda του Lucio Cecchinello για άλλα δύο χρόνια. Προφανώς πίσω από αυτή την ανανέωση υπάρχει και το χεράκι του HRC, καθώς η Honda ανακοινώνει πως ο Γερμανός αναβαθμίζεται σε "factory supported" αναβάτη. Η έννοια εργοστασιακή υποστήριξη σημαίνει πως το 2013 και 2014 θα τρέξει με (σχεδόν) εργοστασιακό RCV, όπως συνέβαινε με τον Marco Simoncelli στην ομάδα της Gresini Honda.Κατά πάσα πιθανότητα αυτό δε σημαίνει πως το RCV του θα είναι πανομοιότυπο με αυτά των Pedrosa και Marquez, πάντως θα είναι ανώτερο από αυτό του Bautista και σίγουρα σε υψηλότερο επίπεδο από τη μοτοσυκλέτα που είχε φέτος συγκριτικά με τα εργοστασιακά. Αυτή είναι πρώτης τάξεως ευκαιρία για τον Bradl να δείξει το κάτι παραπάνω στη Honda και να σπάσει το καθεστώς τον Ισπανών στην ομάδα της Repsol.



ΕΝΑ NORTON, ΔΥΟ NORTON

Η μεγάλη επιστροφή της μεγάλης Αγγλίδας έγινε μετά βαΐων και κλάδων στο TT του 2012, ο καιρός τους τα έκανε μαντάρα κι έτσι για το 2013 ετοιμάζονται να διπλασιάσουν την προσπάθεια.

Η Norton εξακολουθεί να προσπαθεί την επιστροφή της μέσα από τους αγώνες και δη το Isle of Man όπου κάποτε μεγαλουργούσε. Πέρυσι κατέβηκε με ένα πρωτότυπο που βασιζόταν σε κινητήρα Aprilia RSV4, πλαίσιο Spondon και πολλή δουλειά από το μικρό εργαστήριο της Αγγλίας που στεγάζει τα σύγχρονα όνειρα της παλαί ποτέ κραταιάς εταιρείας. Στα χρονομετρημένα ωστόσο, αν και είχε ρυθμό πρόκρισης, δεν κατάφερε να πάρει έγκριση λόγω μηχανικών προβλημάτων, παρόλα αυτά της επετράπη να αγωνιστεί στη Senior κατ' εξαίρεση. Ατυχώς η κακοκαιρία εκείνης της ημέρας οδήγησε στην ματαίωση της κατηγορίας, έτσι η Norton έμεινε με την ικανοποιητική ανάμνηση ενός γύρου μέσης ωριαίας ταχύτητας 124 m/h (199.5km/h) από τις δοκιμές.

Φέτος η ίδια ομάδα, ξανά με χορηγό την ισπανική τράπεζα Santader, επιστρέφει στο Νησί και μάλιστα αυτή τη φορά με δύο αναβάτες και δύο μοτοσυκλέτες. Ο ένας θα είναι ο περσινός της αναβάτης, Ian Mackman, ενώ δίπλα του προστίθεται ο 25χρονος Dan Hegarty. Και πάλι η Norton θα έχει τη δυνατότητα να τρέξει μόνο στη Senior, καθώς αυτή είναι η μόνη κατηγορία στην οποία γίνονται δεκτές πρωτότυπες, μη ομολογκαρισμένες μοτοσυκλέτες.


Norton
Norton
Norton

ΤΟ ΞΕΚΑΤΙΝΙΑΣΜΑ ΚΑΛΑ ΚΡΑΤΕΙ

Τι κι αν ο Stoner έφυγε από τα MotoGP; Ο έρωτας με τον Rossi παραμένει δυνατός όσο ποτέ και οι βολές συνεχίζονται εκατέρωθεν.

Το πρωτάθλημα του 2012 έχει ήδη τελειώσει, ο Stoner βρίσκεται πια μόνιμα στην Αυστραλία και το μέλλον του αμφιταλαντεύεται ανάμεσα σε τετράτροχα V8 και καλάμια ψαρέματος, ο Rossi έχει επιστρέψει στα μπλε και ψάχνει να βρει σε τι αγωνιστική κατάσταση βρίσκεται.

Όταν όμως του πήραν συνέντευξη από το περιοδικό Legends της Dainese ο Ιταλός θυμήθηκε τον αδέσποτο Αυστραλό φίλο του. "Άρχισε να μισεί επειδή έχασε στη Laguna Seca το 2008. Από τότε όλο γι' αυτό μιλάει, γιατί δεν ήταν αρκετά άντρας να παραδεχτεί ότι εκείνη τη μέρα έχασε! Τα τελευταία χρόνια το άθλημα έχει γίνει πολύ σοβαρό και το ίδιο συμβαίνει με τους αναβάτες. Παλιά ήταν θέμα θάρρους, αλλά τώρα όλοι είναι πιο σοβαροί και αθλητικοί. Κάνουν δίαιτα και γυμνάζονται συνέχεια και δεν έχουν φυσιολογική ζωή. Νομίζω πως είναι σημαντικό το γλεντάς και λίγο."

Αν νομίζατε πως ο Stoner θα το άφηνε να πέσει στο κενό μάλλον δεν τον γνωρίζετε καλά. Λίγες μέρες αργότερα ο Αυστραλός έστειλε συστημένη την απάντησή του: "Νομίζω πως ο Valentino αισθάνεται λίγο πιο γενναίος τώρα που εγώ δεν είμαι πια εκεί…"

Έχουμε κάθε λόγο να περιμένουμε πως θα υπάρξει και συνέχεια. Ειδικά αν τώρα η επιστροφή του Rossi στη Yamaha ανοίξει νέες παρτίδες με τον πρώην αγαπημένο του Lorenzo.



KAWASAKI Z CUP

Στην Ισπανία, για να λύνονται οι ξαφνικές απορίες εν τη γενέσει τους...

Σε μια από τις μεγαλύτερες αγορές μοτοσυκλέτας της Ευρώπης (πριν αναλάβει δράση η τρόικα τουλάχιστον), αυτήν της Ισπανίας, ένας θεσμός που ξεκίνησε το 2007 αποδείχθηκε κάτι παραπάνω από πετυχημένος. Το Kawasaki Ninja Cup ήταν μια σειρά αγώνων ενιαίου τύπου με ZX-6R που ακολουθούσε ως υποστηρικτικός θεσμός το εθνικό πρωτάθλημα της χώρας – ξέρετε, αυτό που δοκιμάστηκε η Moto3 πριν φτάσει στο Παγκόσμιο…

Μετά από πέντε χρόνια και πάνω από 170 συμμετοχές απλών ιδιωτών σε αυτό το διάστημα, η Kawasaki αποφάσισε να αλλάξει το ύφος αυτού του Κυπέλλου, έτσι από φέτος μετονομάζεται σε Z Cup και οι μοτοσυκλέτες θα είναι Z800. Και οφείλω να ομολογήσω πως το Z είναι ομορφούλι έτσι στημένο για αγώνα!



ΒΡΕΘΗΚΕ KTM ΓΙΑ ΤΟΝ VINALES

Αφού τα έκανε μαντάρα με τη Honda ο νεαρός Ισπανός δεν είχε και πολλές επιλογές.

Θα θυμάστε τα καμώματα του Maverick Vinales τον περασμένο Οκτώβρη στη Sepang, όπου αρνήθηκε να τρέξει με τη Honda της ομάδας του (Blusens) κατηγορώντας τους πως του στερούν την ευκαιρία για τίτλο δίνοντάς του μια κακή μοτοσυκλέτα. Αφού πήρε το αεροπλάνο κι έφυγε, λίγες μέρες αφότου είχε υπογράψει για δύο ακόμη χρόνια με τη Blusens, ο νεαρός επέστρεψε στο Phillip Island λέγοντας τα καλύτερα λόγια για την ομάδα του και τι ωραία που θα περάσουμε τα επόμενα δύο χρόνια. Απ' ότι φαίνεται όμως στο παρασκήνιο έψαχνε τρόπο να σπάσει το συμβόλαιό του.

Η λύση βρέθηκε στην ομάδα JHK T-Shirt Laglisse, μάνατζερ της οποίας είναι ο Pablo Nieto. Οι φήμες στην Ισπανία λένε πως χρειάστηκε περίπου μισό εκατομμύριο ευρώ μόνο και μόνο για να σπάσει το συμβόλαιό του από τη Blusens, πάντως προς το παρόν ο Maverick πήρε αυτό που ήθελε, ένα εργοστασιακό KTM για το 2013. Μεγάλο ενδιαφέρον για τον ταλαντούχο πιτσιρικά έδειχνε και η Mark VDS, ωστόσο η μοτοσυκλέτα τους δεν είναι πανομοιότυπη με τα εργοστασιακά KTM καθώς τρέχει με πλαίσιο της Kalex, γεγονός που απέτρεψε τον Vinales απ' το να δεχτεί. Μαζί του στη Laglisse θα είναι η Ana Carrasco, η 17χρονη ισπανίδα που θα γίνει η πρώτη γυναίκα αναβάτης της Moto3.



Το μόνο σίγουρο είναι πως πολύ δύσκολα θα τον ξαναδούμε καβάλα σε Honda, καθώς εκεί στο HRC δε συνηθίζουν να ξεχνούν όσους τους τα χώνουν, ακόμη κι όταν αυτοί λέγονται Rossi ή Biaggi.

Η HUSQVARNA ΣΤΟ DAKAR 2013

Παρουσιάστηκε η μοτοσυκλέτα της Husqvarna που θα τρέξει φέτος στον θρυλικό αγώνα στα εδάφη της Λατινικής Αμερικής με πέντε αναβάτες!

Στόχος της Husqvarna Rallye Team by Speedbrain είναι φυσικά η διάκριση και γι' αυτόν τον λόγο θα τρέξει μια ομάδα τεσσάρων (συν έναν) έμπειρων αναβατών. Οι τέσσερις της Husqvarna Rallye Team είναι οι Joan Barreda (Ισπανία), Paulo Gonçalves (Πορτογαλία), Alessandro Botturi (Ιταλία) και Matt Fish (Αυστραλία), ενώ μια ακόμη μοτοσυκλέτα θα προσφερθεί ως ιδιωτική συμμετοχή στον πολύ έμπειρο Ισπανό Jordi Viladoms.



Η μοτοσυκλέτα βασίζεται στον κινητήρα του TE449RR και αφετηρία της φετινής προσπάθειας θα είναι η περσινή συμμετοχή στο Dakar με μια παρόμοια μοτοσυκλέτα. Με βάση της εμπειρίες και τα δεδομένα του αγώνα του 2012, η Speedbrain βελτίωσε τη μοτοσυκλέτα και εξέλιξε ένα νέο πακέτο ηλεκτρονικής διαχείρισης, ώστε φέτος να έχει περισσότερες ευκαιρίες για διάκριση, ειδικά από τη στιγμή που τη μοτοσυκλέτα θα τρέξει μια τόσο ικανή και έμπειρη ομάδα αναβατών.

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

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Έγιναν κλεψιές φέτος στη
Brad
αναβάτης Yamaha Tech3

«Κάποιος μου κάνει βου
αναβάτης

ένα κοτόπουλ
αναβάτης

«Η Yamaha ήταν ασεβής
Carlo Pernat,
μάνατζερ αναβατών GP

«Νιώθω σα να μην έφυγα ποτέ
Valentino Rossi,
αναβάτης Yamaha Team MotoGP



Moto2

ley Smith,
MotoGP



Αυτή τη δήλωση δε θα την ακούσετε από "εγκεκριμένα" ΜΜΕ, έχει ήδη θαφτεί. Ο Smith μας ενημερώνει πως μεταξύ ίσων κάποιοι ήταν... πιο ίσοι: "Για να είμαι ειλικρινής έγιναν κλεψιές φέτος στη Moto2. Εμείς δεν ήμασταν από αυτές τις ομάδες και υποφέραμε. Δεν υπήρχε τίποτα που να μπορούμε να κάνουμε για να μην είναι μοτοσυκλέτα μας αργή."

ντού με μια κούκλα τώρα

Ben Spies,
s Pramac Ducati MotoGP



Καταραμένη η χρονιά για τον Spies, στους δέκα πρώτους αγώνες παθαίνει τα εξής: Σπασμένο υποπλαίσιο, διαλυμένο πίσω λάστιχο (δις), σπασμένο αμορτισέρ, τροφική δηλητηρίαση, χαλασμένη ζελατίνα κράνους σε αγώνα υπό βροχή, ανατίναξη κινητήρα. Πώς να μη βλέπει βουντού μετά;

«Έχει κανείς εύκαιρο
ο να θυσιάσουμε;»

Ben Spies,
s Pramac Ducati MotoGP



Αφού έχει πάθει ό,τι πιθανό και απίθανο μπορεί να συμβεί στο πρώτο μισό της σεζόν, ο Spies πάει στο Brno και η μοτοσυκλέτα του περνά τον μισό αγώνα με πρόβλημα στον συμπλέκτη που πατινάρει όποτε και όπου θέλει. Ο Τεξανός πλέον κάνει πλάκα με τον πόνο του αναζητώντας μεταφυσική βοήθεια στο Twitter.

s



Ως τακτικός σχολιαστής του gpone.com δε χάνει ευκαιρία να τα χώνει σε όποιον το θεωρεί πρέπον. Εδώ ο Pernat κατηγορεί τη Yamaha πως κακώς έφυγε από τη δοκιμή IRTA της Valencia διότι "τόσοι πολλοί δημοσιογράφοι πλήρωσαν από την τσέπη τους για να δουν τον Rossi καβάλα στο M1 και δεν τους σεβάστηκε".



Μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου ο Rossi θέλει να σεβαστεί το συμβόλαιό του με τη Ducati, έτσι δεν έχει ακόμη δηλώσεις για το M1, ούτε για το Desmosedici. Επειδή όμως τα μικρόφωνα τον κυνηγούν ακόμη και στο μπάνιο, θα ήταν ανθρωπίνως αδύνατο να μην ξεφύγει η ανακούφιση όταν ξανακαβάλησε τη μοτοσυκλέτα και του φάνηκε τόσο μα τόσο οικεία.

ebike.gr

the back



Όμορφα μοτοσυκλετιστικά ταξίδια σε μέρη εξωτικά και δίπλα στην πόρτα μας



Πολύ καλοί δρόμοι στη σύγχρονη Ρωσία



Around The Black

(Μέρος Α')

Προσπαθώ αρκετή ώρα τώρα να συνειδητοποιήσω και να συμβιβαστώ με την κατάσταση: Είναι νύχτα, βρέχει εκείνη την εκνευριστική βροχή που είχα να δω από τα φοιτητικά μου χρόνια στην Πάτρα, βρισκόμαστε κάπου στη Ρωσία σε μια πόλη που ούτε το όνομά της δεν ξέρουμε, προσπαθούμε να βρούμε ξενοδοχείο την τελευταία ώρα ανεπιτυχώς και μέσα σε όλα αυτά το Varadero αρνείται να πάρει μπροστά!

κείμενο και φωτό: Άρης Βαγγελάτος



Η βόρεια Οσσετία είναι αρκετά διαφορετική από τη μαμά Ρωσία θυμίζοντας πολύ τα δικά μας χωριά



Συνεύρεση των δύο κόσμων: Οι Γάλλοι με πλήρη εξοπλισμό και εμείς... με τα βασικά!



Είναι –ευτυχώς– προφανές ότι με πρόδωσε η μπαταρία, αλλά είναι δυνατό να συμβαίνει αυτό τώρα; Αυτή την ώρα που το μόνο που επιθυμούσα ήταν να ξαπλώσω το κουρασμένο μου κορμί σε ένα κρεβάτι, αφού βέβαια γεμίσω το άδειο μου στομάχι; Ποιος θεός μας κατατρέχει και ποιος είναι τελικά αυτός ο κος Μέρφυ που καθορίζει τις τύχες μας; Τέλος πάντων σκέφτομαι. Δε χάθηκε κι ο κόσμος… Έχουμε εξοπλισμό μαζί μας. Και γυρνάω στο Μιχάλη λέγοντάς του: "Φέρε τα καλώδια, μπας και βρούμε κάνα ξενοδοχείο ανοιχτό σήμερα!" "Ποια καλώδια," απαντάει αυτός με μια φυσικότητα που με ξενίζει! Βλέπετε το μόνο πράγμα που ανέλαβε να φέρει ο Μιχάλης (V-Strom 650) σε αυτήν την εκδρομή ήταν αυτά τα γαμημένα καλώδια… και τι εννοεί τώρα; Ότι ούτε αυτά δεν έφερε; Δε χρειάζεται άλλη συζήτηση – το βλέπω στην έκφρασή του. Και χάνομαι πάλι στις σκέψεις μου. Ευτυχώς δεν είναι όλα τόσο τραγικά: α) όπως μας είχαν προετοιμάσει οι φίλοι μας οι Γάλλοι(!), οι Ρώσοι είναι εκπληκτικά φιλικοί με τους τουρίστες και ιδιαίτερα με τους μοτοσικλετιστές και β) όσο κακός και αν είναι ο Μιχάλης στην προετοιμασία, τόσο καλός είναι στο να βρίσκει λύσεις και να μη χάνει το κουράγιο του. Έτσι ξεκινούν με τον τρίτο της παρέας, τον Χρήστο (ναι αυτόν με το Tiger 955) να βρουν ξενοδοχείο με τη συνοδεία



Απέραντα και επίπεδα λιβάδια στη Ρωσία και η βροχή όλο και πλησιάζει

δυο Ρώσων που είχαμε μόλις γνωρίσει. Και εγώ μένω μόνος στην άκρη μιας πλατείας με μια άλλη παρέα Ρώσων προσπαθώντας να συνεννοηθούμε με τη νοηματική και διάφορες σκόρπιες λέξεις από πλείστες ινδοευρωπαϊκές και όχι μόνο γλώσσες!

Ξαναφέρνω στη μνήμη μου την κατάσταση: έχουμε ξεκινήσει οι τρεις μας για τον γύρο της Μαύρης Θάλασσας, μια ιδέα που είχε πέσει ως αστείο περισσότερο αλλά όσο περνούσε ο χρόνος τόσο και μας "τσιγκλούσε" να το ψάξουμε περισσότερο. Το μόνο ουσιαστικό πρόβλημα φαινόταν να είναι το πέρασμα από Ρωσία προς Γεωργία που ήταν κλειστό χρόνια τώρα για τους τουρίστες. Όμως οι τελευταίες αναφορές πριν από κάποιους μήνες έλεγαν πως είχε πια ανοίξει και τότε… τι μας κρατούσε πλέον.

Και να 'μαστε σήμερα στο πρωινό ξύπνημα να μας βρίσκει σε ένα μικρό χωριό κοντά στην Ανάπα. Ο Αρμένης (στου οποίου το ξενοδοχείο κοιμηθήκαμε) μιλούσε καλά ελληνικά και μας έδωσε πολλές πληροφορίες. Υπάρχουν πολλά χωριά στην περιοχή με αρκετούς Έλληνες να κατοικούν εκεί και αυτή την εποχή, ετοιμάζονται όλοι για



Αυτά τα "άγια" καλώδια θα μας συντροφεύσουν από δω και πέρα σε όλο μας το ταξίδι!

Οι άνθρωποι μπροστά στα σπίτια και οι αγελάδες να βόσκουν αμέριμνα στην άκρη του δρόμου



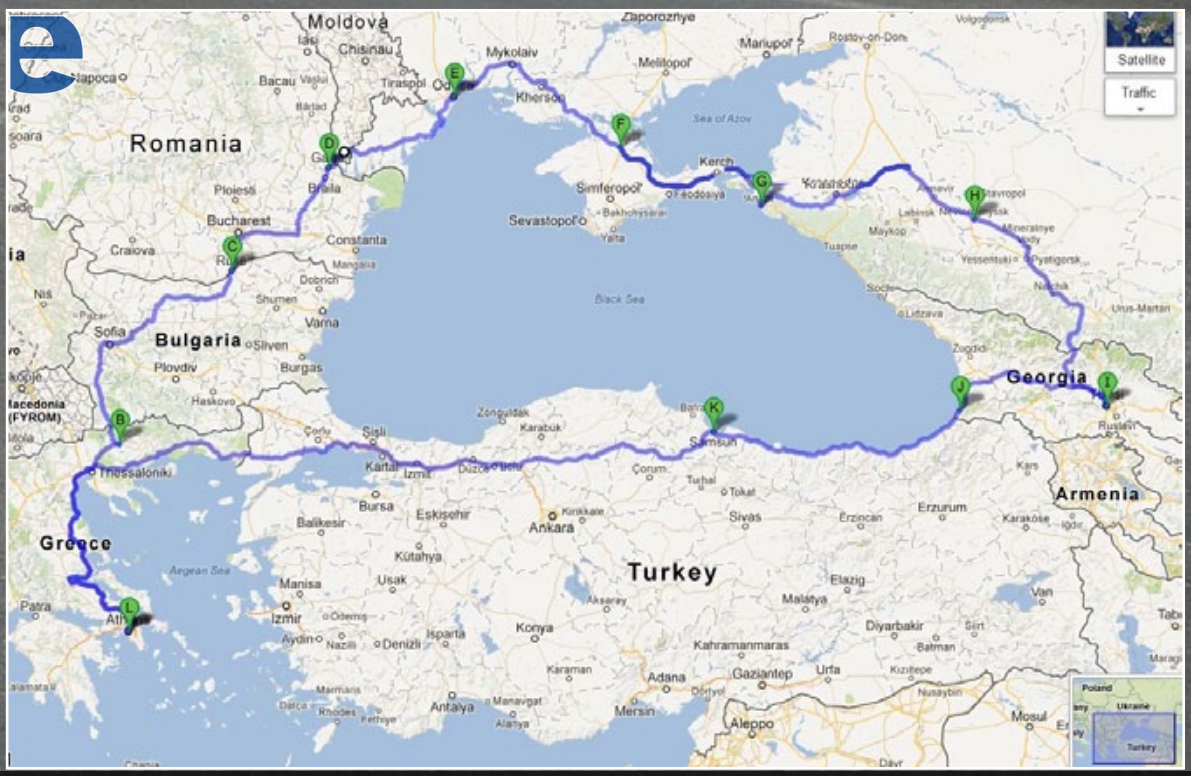
την καλοκαιρινή περίοδο, μιας και εξυπηρετούν χιλιάδες Ρώσους τουρίστες!

Το πρωί λοιπόν αφού φάγαμε πρωινό συναντηθήκαμε με τους δύο φίλους Γάλλους που έκαναν την ίδια διαδρομή ανάποδα από τη φορά του ρολογιού. Αυτοί μας φόβισαν λίγο για τη Ρωσία μιας και μας ανέφεραν ότι σε έναν έλεγχο που τους έκαναν στο δρόμο Ρώσοι αστυνομικοί, αναγκάστηκαν να δώσουν από €100 ο καθένας (!) για να φύγουν χωρίς περαιτέρω ταλαιπωρία.

Επίσης μας ανέφεραν μια περιοχή, το περίφημο Kabardin-Balkaria όπου δε θα 'πρεπε με κανένα τρόπο να περάσουμε νύχτα γιατί τότε συμβαίνουν τρομερά πράγματα! Ρωτήσαμε τον Αρμένη για το μέρος αυτό και χωρίς να ιδρώσει το αυτί του μας είπε να μην ανησυχούμε: είναι μια ημιαυτόνομη περιοχή που ζούνε "Καμπαρντίνοι" και δεν αφήνουν τους Ρώσους σε χλωρό κλαρί αλλά "εσείς είσαστε τουρίστες… δε σας πειράζει κανείς"! Με αυτά στο μυαλό η μέρα ξεκίνησε όμορφα και ορεξάτα και, το κυριότερο, με καλό καιρό.

Οι δρόμοι στη Ρωσία είναι εκπληκτικοί (οι βασικές τουλάχιστον αρτηρίες), τα Lada πανταχού παρόντα και σε




Moldova
Romania
Bulgaria
Greece
Turkey
Georgia
Armenia
Black Sea
Aegean Sea
Sea of Azov
Satellite
Traffic

Πίσω από τις σκαλωσιές διακρίνονται τα αρχαιοελληνικής τεχνοτροπίας αγάλματα που στολίζουν τις προσόψεις των ξενοδοχείων



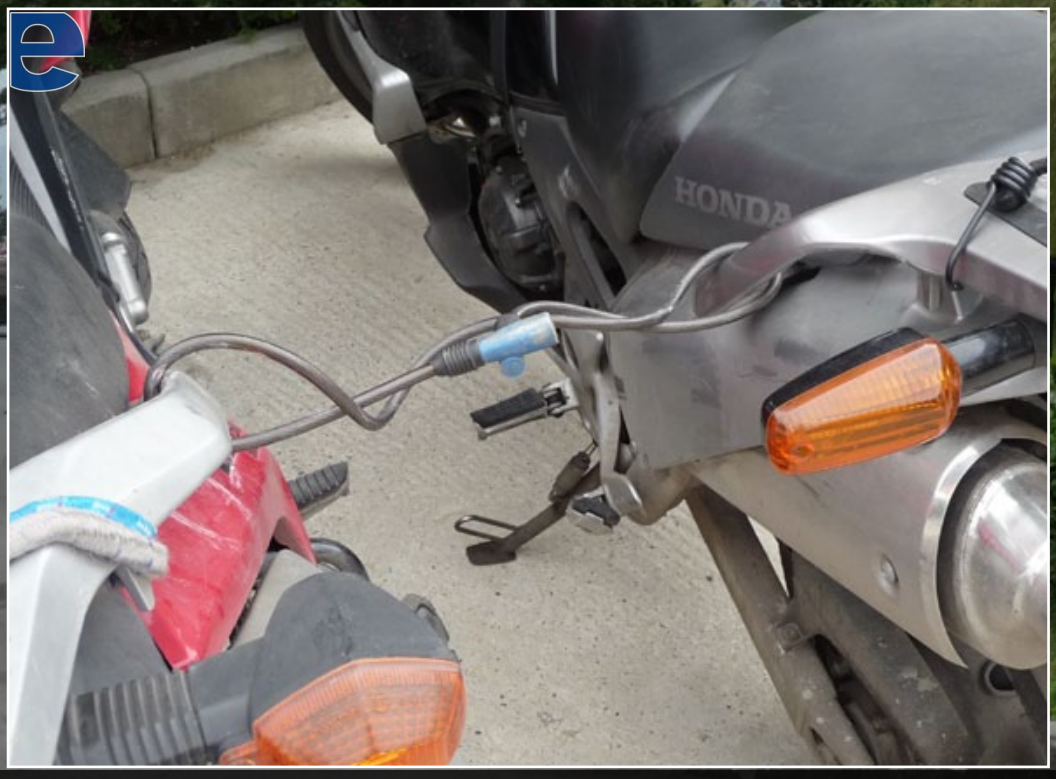
Η μηχανή φορτωμένη. Εκτός από το θέμα με τη μπαταρία δε μας απασχόλησε καθόλου σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού



τακτά διαστήματα υπάρχουν σημεία ελέγχου (checking points) όπου αναγκαστικά όλοι μειώνουν ταχύτητα και οι εντεταλμένοι γαλονάδες του κράτους "κόβουν" φάτσες και σταματούν για έλεγχο. Κάποια στιγμή μας σταματούν και μας και τότε το μυαλό μου πήγε κατευθείαν στο κακό… Ο μουστακαλής τροχαίος με περιεργάζεται καλά-καλά, φέρνει βόλτα γύρω από τη μηχανή, βλέπει το GR και αρχίζουν να γελάνε και τα μουστάκια του. "Germany," αναφωνεί(!). Εγώ καταλαβαίνω τη σκέψη του και κρατιέμαι για να μη γελάσω… "Niet Germany! Greece," του απαντάω! Και συνεχίζω ακάθεκτος "Greece, economic problems." Το χαμόγελο παγώνει ξαφνικά. "Da, Da," λέει μέσα από τα δόντια του και μου κάνει σήμα: "Go!" Βάζω πρώτη και φεύγω γελώντας μέσα από το κράνος, θυμούμενος το πάθημα των Γάλλων. Από πίσω ακολουθούν Μιχάλης και Χρήστος με τις ίδιες σκέψεις. Αργότερα μέσα στην μέρα ο καιρός θα αρχίσει να χαλάει και μετά από τους απαραίτητους ανεφοδιασμούς, η απεραντοσύνη του τοπίου και οι τεράστιες καλλιεργημένες εκτάσεις αρχίζουν να μας κουράζουν.

Πιάνει το σκοτάδι και οδηγούμε ακόμα αλλά η βροχή που γίνεται πιο έντονη δυσκολεύει την οδήγηση και έτσι χωρίς πολλή σκέψη αποφασίζουμε να καταλύσουμε στην πρώτη μεγάλη πόλη που θα βρούμε.

Γιγαντοαφίσα στο Βλαδικαβκάζ που κάτι θυμίζει...



Κάθε βράδυ ο Μιχάλης ασφάλιζε καλά τις μηχανές για να τις βρούμε το άλλο πρωί (όπως μονολογούσε)



Και έτσι φτάσαμε εδώ. Εγώ μόνος στην άκρη της πλατείας να περιμένω τους άλλους και αυτοί να μην έρχονται! Τι διάολο… Έχει πάει κοντά μεσάνυχτα όταν επιτέλους εμφανίζονται, καβάλα και οι δύο πάνω στο Tiger με τον Μιχάλη να κουβαλάει τη μπαταρία από το V-Strom (για να τη βάλουμε στο Varadero και να το πάμε στο ξενοδοχείο). "Άσε τις κουβέντες μου λέει," μόλις σταματάνε, "να βρούμε κάτι να φάμε και τα λέμε μετά." Εδώ είμαστε τυχεροί: στο κέντρο της πλατείας λειτουργεί ένα μπαράκι και δίπλα μια ψησταριά ημιυπαίθρια. Ίσα-ίσα προλαβαίνουμε να παραγγείλουμε και καταλήγουμε να τρώμε από τις πιο νόστιμες μπριζόλες της ζωής μας. Μου εξηγούν πόσο δυσκολεύτηκαν να βρούν ξενοδοχείο γιατί δε δέχονται όλα τα ξενοδοχεία τουρίστες που δεν έχουν ήδη κλείσει από πριν (!) και πόσο τους βοήθησαν οι δυο Ρώσοι που πήγαν μαζί τους. Ο Μιχάλης παραγγέλνει μια ακόμα "από τα ίδια" και στέλνει εμένα να συνεννοηθώ για να πληρώσουμε με ευρώ. Χαλάλι! Πάμε τώρα για ύπνο και το πρωί βλέπουμε.

Το ξενοδοχείο που μας φιλοξένησε στο Nevinnomyssk



Ανταλλάσσουμε εμπειρίες με τους Γάλλους



Τελικά το ξενοδοχείο αποδεικνύεται σούπερ όπως και η τιμή του!

Το επόμενο πρωί η μέρα ξημερώνει ηλιόλουστη. Παιδευόμαστε αρκετά αλλά τελικά βρίσκουμε μπαταρία. Δεν μας τη φορτίζουν όμως και δε θα αντέξει πολύ – είμαστε ευτυχώς αρκετά προνοητικοί για να πάρουμε και καλώδια. Έτσι για τις επόμενες μέρες του ταξιδιού, πότε με τη μπαταρία, πότε με τα καλώδια, θα τα καταφέρουμε!

Με το ψάξιμο για μπαταρία καθυστερούμε αρκετά να ξεκινήσουμε και έτσι πρέπει στη συνέχεια να βγάλουμε πολλά χιλιόμετρα. Ο στόχος είναι να μπούμε σήμερα Γεωργία. Ξεκινάμε λοιπόν για Kazbegi, το μέρος που άνοιξε ως πέρασμα πρόσφατα για τη Γεωργία. Στον δρόμο έχει αρκετή κίνηση αλλά και πολλούς αστυνομικούς. Περνάμε από το περίφημο Καμπαρτίνο χωρίς παρατράγουδα. Ευτυχώς τα χιλιόμετρα φεύγουν μάλλον άνετα. Μπαίνουμε Βόρεια Οσσετία και προχωράμε προς Βλαδικαβκάζ.

Σταματήσαμε να φωτογραφήσουμε την εκκλησία αλλά και για να ξεπιαστούμε





Το τοπίο εμφανώς αλλάζει σε σχέση με την Ρωσία που είδαμε μέχρι τώρα. Οι δρόμοι στενεύουν, αγελάδες τριγυρνούν ελεύθερα (σε σημείο που χρειάζεται προσοχή) αλλά από την άλλη η διαδρομή αρχίζει να αποκτά ενδιαφέρον μιας και ανεβαίνουμε στα βουνά!
Κάποια στιγμή φτάνουμε στο Βλαδικαβκάζ, μια βιομηχανική μεγαλούπολη στον βόρειο Καύκασο. Δεν έχουμε χρόνο να την περιηγηθούμε και κατευθυνόμαστε ρωτώντας για Tbilisi (Τιφλίδα). Έχει αρχίσει και πέφτει ο ήλιος και εγώ πλέον ανησυχώ μιας και πάλι είμαστε πίσω σε σχέση με το πρόγραμμά μας.

[Συνεχίζεται]

KTM 500 EXC: ΠΛΗΡΩΝΕΙΣ 1, ΠΑΙΡΝΕΙΣ 2

Η ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ γράφει ιστορία

Ορίστε που όλο παραπονιέσαι ότι τάχα μου δεν αγοράζεις το εντούρο που ονειρεύεσαι τόσον καιρό γιατί λές ότι δε μπορείς να μετακινείσαι με αυτό και στην δουλειά σου, να πηγαίνεις για φλώρικα ψώνια και άλλα τέτοια χαζά. Η KTM, που τόσο σε σκέφτεται, σου δίνει την λύση πραγματικά:

Αγοράζοντας ένα ολοκαίνουριο KTM 500 EXC '12, παίρνεις δώρο ένα Beta RR SM 50 ή ένα συλλεκτικό Malaguti F12 Phantom 50 A/C Ducati Team. Και όλα αυτά με τιμή μόνο €8,490!

Κάνε τώρα την κίνηση λοιπόν και βγες διπλά κερδισμένος!





ΚΑΛΥΜΜΑ UNIVERSAL ΓΙΑ SCOOTERS

Με μόνο €38 μπορείς να έχεις μόνιμα μία "ποδιά" κάτω από τη σέλα σου και να τη χρησιμοποιείς χωρίς προσαρμογές και πατέντες όποτε πραγματικά τη χρειάζεσαι.

Τοποθετείται γύρω από εσένα, όχι πάνω στο Scooter όπως μέχρι τώρα ξέραμε, και είναι 100% αδιάβροχη, δημιουργώντας έτσι ένα ζεστό περιβάλλον σε όλο το σώμα.

Επίσης μπορείς να τη φορέσεις και στην πλησιέστερη συναυλία που τυχόν θα δώσεις, παίζοντάς το Ρουβάς ή Μαζωνάκης… και αυτοί φαντάσου ότι στη σκηνή φορούσαν φούστα που δεν ήταν αδιάβροχη. Εσύ είσαι καλυμμένος σε περίπτωση ντομάτας ή μπουγέλου.

Διατίθεται από τον Βελλή Αναστάσιο, 2108547681, www.motofashion.gr.



ΤΙΜΕΣ-ΕΚΠΛΗΞΗ ΑΠΟ ΤΗ HUSQVARNA MOTORCYCLES!



Η Husqvarna Motorcycles ανακοινώνει την έναρξη προσφοράς ειδικών προτεινόμενων τελικών λιανικών τιμών που ισχύει για ιδιαίτερα περιορισμένο αριθμό μοτοσυκλετών.
Η προσφορά αφορά αποκλειστικά στα παρακάτω μοντέλα που βρίσκονται διαθέσιμα στο δίκτυο Επίσημων Εμπόρων Μοτοσυκλετών Husqvarna.
Για όλες τις παρακάτω μοτοσυκλέτες της προσφοράς ισχύει διετής εργοστασιακή εγγύηση καθώς και δύο χρόνια δωρεάν οδική βοήθεια Husqvarna Mobile Care.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν επίσης να επωφεληθούν από τα προνομιακά χρηματοδοτικά και ασφαλιστικά προγράμματα της BMW Financial Services. Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επισκεφθείτε την επίσημη ιστοσελίδα της Husqvarna Motorcycles www.husqvarna-motorcycles.gr, να επικοινωνήσετε με το δίκτυο των Επίσημων Εμπόρων Μοτοσυκλετών Husqvarna Motorcycles ή να καλέσετε στο τηλεφωνικό κέντρο της BMW Hellas 210 9118000.

Μοντέλο		**Προτεινόμενη Τελικέ Λιανική Τιμή Προσφοράς**
SM 125	2011	3.200
SM 125 2T	2011	3.900
SM 630	2012	6.490
TE 125	2011	3.100
TE 250	2011	6.900
TE 449	2011	7.000
TE511	2011	7.200
TC 449	2011	6.900

SYMPHONY SR150 ΥΠΕΡΠΡΟΣΦΟΡΑ



Η ευκαιρία αυτόν τον χειμώνα λέγεται Symphony SR 150!
Η ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε προσφέρει το best seller 150άρι της αγοράς σε ακόμη πιο προσιτή τιμή. Επωφεληθείτε και κερδίστε €250 έκπτωση αγοράζοντας το Symphony SR 150 στη χειμερινή περίοδο.
Με 16'' τροχούς και δύο μεγάλα δισκόφρενα τύπου μαργαρίτα προσφέρει τη χρυσή τομή ευελιξίας και σταθερότητας. Διαθέτει μεγάλο αποθηκευτικό χώρο κάτω από τη σέλα, επίπεδο πάτωμα, ενσωματωμένο εμπρόσθιο ντουλαπάκι, πτυσσόμενα μαρσπιέ συνεπιβάτη, πανέμορφο πρωτοποριακό ψηφιακό καντράν πολλαπλών λειτουργιών και σχάρα αποσκευών, ικανοποιώντας και τους πλέον απαιτητικούς.
Κυριαρχήστε μόνο με €1,695!
Θα το βρείτε στο δίκτυο της ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε., www.gorgolis.gr, sales@gorgolis.gr.
Αθήνα: Θησέως 309, 210 9403880
Υπόλοιπη Ελλάδα: 24310 56101

ΧΕΙΜΩΝΑΣ ΕΙΝΑΙ ΚΙ ΑΣ ΜΗΝ ΤΟ ΞΕΡΕΙΣ...

Ξαφνικά θα σκάσει η νεροποντή, ξαφνικά θα σκάσει και το κρύο από το πουθενά, το ξέρεις κι ας κάνεις την πάπια.
Πάρε λοιπόν ένα σοβαρό μπουφάν να είσαι έτοιμος τώρα που οι προσφορές πάνε και έρχονται. Ορίστε λοιπόν για καλό χειμώνα: Συνθετικό σακάκι Held Cloney, κατασκευασμένο από spun 500D cordura. Με προσθαφαιρούμενη θερμική επένδυση, αδιάβροχη αναπνέουσα μεμβράνη Reissa και προστασίες σε ώμους, αγκώνες, πλάτη. Διαθέτει συνολικά 8 τσέπες, ενώ έχει και φερμουάρ σύνδεσης με παντελόνι. Τιμή: €199.
Διατίθενται από τον Βελλή Αναστάσιο, 2108547681, www.motofashion.gr.



ΤΟ MICHELIN STARGRIP ΚΕΡΔΙΖΕΙ ΒΡΑΒΕΙΟ

Το νέο ελαστικό ποδηλάτων StarGrip, σχεδιασμένο ειδικά για αστική και περιφερειακή χρήση, έλαβε την διάκριση Eurobike 2012 στην κατηγορία των Αξεσουάρ.
Το νέο ελαστικό προσφέρει απαράμιλλο κράτημα και ασφάλεια σε υγρούς δρόμους και δρόμους με χιόνι χάρη στο πατενταρισμένο σκάλισμα του σε μορφή αστεριού. Συνολικά διαγωνίστηκαν 439 προϊόντα για το βραβείο Eurobike.
"Είμαστε πολύ ευχαριστημένοι που έχουμε κερδίσει ένα βραβείο με τόσο κύρος, το Eurobike, για δεύτερη συνεχή χρονιά," είπε ο Andreas Müller, διευθυντής της γραμμής ελαστικών για ποδήλατο. "Με το ελαστικό Michelin StarGrip η εταιρεία έχει δείξει για ακόμα μια φορά την ικανότητά της να αναπτύσσει ελαστικά που προσφέρουν εξίσου σε πολλαπλά πεδία επιδόσεων."
Οι νικητές παρέλαβαν τα βραβεία τους στις 29 Αυγούστου στο Friedrichshafen Exhibition Center. Τα τελευταία οχτώ χρόνια το βραβείο Eurobike αφορά στην αναγνώριση προϊόντων σε όρους καινοτομίας, λειτουργικότητας, περιβαλλοντικής ευθύνης και βιωσιμότητας.



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



SEBIMOTO MADE IN RACE

Η Sebimoto ήταν για περισσότερα από 10 χρόνια προμηθευτής εξοπλισμού της Ten Kate Racing, ομάδας του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος Superbike, συμβάλλοντας σε 8 παγκόσμιους τίτλους στις κατηγορίες SBK και SS 600.

Εκτός από την Ten Kate προμηθεύει επίσης πάρα πολλές ομάδες στα ευρωπαϊκά πρωταθλήματα SBK, SSP, BSB και επίσης το AMA στις ΗΠΑ. Φυσικά, τα προϊόντα Sebimoto δεν έχουν ως στόχο μόνο τους παγκόσμιους πρωταθλητές, αλλά επίσης τον κάθε αγωνιζόμενο ή και απλό αναβάτη. Τα προϊόντα είναι έτοιμα να δεχθούν μετατροπές με αξεσουάρ φώτα, κ.λ.π.

Μπορείτε να τα βρείτε στην Ελλάδα στον αποκλειστικό αντιπρόσωπο Μουράτη Νικόλαο, www.mouratisgp.gr και στο 210 4954121 (δε χρειάζεται λέμε διεύθυνση τα στέλνει παντού).



KIT ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ DR.PULLEY

Το έχεις νιώσει αυτό το πατινάρισμα που κάνει το scooter σου και κάνεις την πάπια γιατί ξέρεις ότι η ζημία είναι μεγάλη και φοβάσαι να πας στον μηχανικό; Ε λοιπόν όχι κυριέ μου…

Η εταιρία Dr. Pulley ήρθε για να καλύψει όλα τα κενά σε όλα σχεδόν τα scooters της αγοράς.

Μπίλιες κίνησης και κλίπς κόπερ ειδικά σχεδιασμένα, αλλά και σιαγώνες φυγοκεντρικού μαζί με την καμπάνα από την πιο παλιά εταιρία κατασκευής αναλώσιμων και βελτίωσης scooters, με ενισχυμένα ελατήρια και βελτιωμένο υλικό τριβής που αποτελούν την ιδανική αντικατάσταση του γνησίου. Επίσης βελτιώστε το βάρος του βαριατέρ σας δίνοντας μακρύτερη ή κοντύτερη τελική, πάντα με προϊόντα Dr. Pulley.

Από τη Motoway Γ. Καμπράνη ΑΕ και το δίκτυο συνεργατών της, 2310 515557, www.motoway.gr.



We Like

και προτείνουμε...

ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

γιατί και η Αγία Παρασκευή, θέλει τον μαστορά της



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



ΟΙ ΗΡΩΕΣ ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΘΡΥΛΟΣ: KTM POWER YEAR 2013



"Ηρωες" είναι το σύνθημα του καινούριου Καταλόγου PowerWear της KTM για το 2013.

Ο καινούριος κατάλογος είναι έτοιμος. Αποτελείται από 196 σελίδες και παρουσιάζει την καινούρια collection η οποία θα είναι πολύ σύντομα διαθέσιμη σε όλους τους συνεργάτες KTM. Οι MXers Ryan Dungey, Ken Roczen, Marvin Musquin, ο stunt rider Rok Bagoros, ο ειδικός των rally Cyril Deprés και οι αναβάτες της Enduro Factory Team Christophe Nambotin και Antoine Meo είναι μερικά από τα ονόματα των ηρώων που πρωταγωνιστούν στον κατάλογο με την collection της KTM για το 2013. Ξεφυλλίστε τον και απολαύστε τους όλους σε έναν τελείως διαφορετικό ρόλο από αυτόν που μας έχουν συνηθίσει. Ας υποδεχτούμε λοιπόν τους αγαπημένους μας ήρωες μέσα από νέο Κατάλογο KTM PowerWear που περιλαμβάνει καταπληκτικές φωτογραφίες, απίστευτες δηλώσεις, και μια πραγματικά καυτή συλλογή ρούχων.

Η καινούρια Collection κατέφτασε στη χώρα μας τέλος Σεπτεμβρίου και είναι διαθέσιμη στο Δίκτυο Πωλήσεων της εταιρίας.Για περισσότερες πληροφορίες:

KTM SEE A.E., 210 9927 212, e-mail: info@ktm.gr, www.ktm.com και www.ktmimages.com.

ΑΚΤΙΝΙΚΑ MONOBLOCK ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΦΡΕΝΩΝ ACCOSSATO



Ο Όμιλος Accossato αποτελείται από πέντε μονάδες παραγωγής σε δύο βιομηχανικά κτίρια 31,000 τ.μ. και χρησιμοποιούν ρομποτική νανοτεχνολογία κατά τη συγκόλληση των προϊόντων της.

Ο Όμιλος Accossato διακρίνεται στον συν-σχεδιασμό (για την υλοποίηση των προϊόντων), στην παραγωγή εξαρτημάτων για τις πιο σημαντικές Ιταλικές και διεθνείς κατασκευάστριες εταιρίες μοτοσυκλετών και στο R&D τμήμα αγωνιστικού σχεδιασμού προϊόντων Accossato για την προμήθεια αγωνιστικών ομάδων παγκοσμίου επιπέδου όπως MotoGP, SBK, τοπικά πρωταθλήματα κ.ά.

Τα προϊόντα της Accossato μπορείτε να τα βρείτε στην Ελλάδα στον αποκλειστικό αντιπρόσωπο Μουράτη Νικόλαο, www.mouratisgp.gr και στο 210 4954121 (δε χρειάζεται λέμε διεύθυνση τα στέλνει παντού).

We Like

και προτείνουμε...

ΑΘΗΝΑ

Επιτέλους, BMW service στα μέτρα σας

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

ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ

Η υγεία της... πανω απ'όλα!

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

ΚΟΥΚΑΚΙ

Για ελαστικά υψηλών επιδόσεων

BRIDGESTONE

RIDER'S SHOP
ΠΟΝΤΙΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
Ελαστικά Μοτοσυκλετών

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

elastrak

ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ

Ο ταχύτερος στις αλλαγές...

10' MINUTE OIL CHANGE

KRITIKOS oil shop

ΚΕΝΤΡΟ ΑΛΛΑΓΗΣ ΛΑΔΙΩΝ

QUICK SERVICE

ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΥ 31 - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ

210 99 31 454

ΣΤΑΥΡΟΣ

Εγγύηση στα μεσόγεια!

Tsalikis

Π Ω Λ Η Σ Ε Ι Σ

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

ΧΟΛΑΡΓΟΣ

Το ποδήλατο στα καλύτερα του!

Keramidas Bikes

www.keramidasbikes.gr

ΠΟΔΗΛΑΤΑ - ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ - ΑΞΕΣΟΥΑΡ

Λεωφόρος Μεσογείων 293, 5η Στάση Χολαργού, τηλ.: 210 6721290

DUCATI Desmo Owners Club

DUCATIsti.gr Hellenic DUCATI Community

ΑΧΑΪΚΗ ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ACHAIA MOTO CLUB

DEAUVILLE.GR

HELLAS FAZER CLUB

GWGR Kings Riders Club

ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΛΑΓΚΑΔΑ

MOO

AB AprilliaBikers

Agrinio Motorcycle Club ΛΕΣΧΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ

QuadMudNess

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΕΣΧΗ ΦΙΛΩΝ ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΑΣ 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.
ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑΣ

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
E 75

SCOOTER CLUBHELLAS.GR

los Touristas
MOTO TOURING CLUB

www.MotoRadioStation.gr

TRANSALP
HELLAS CLUB

yourclubs



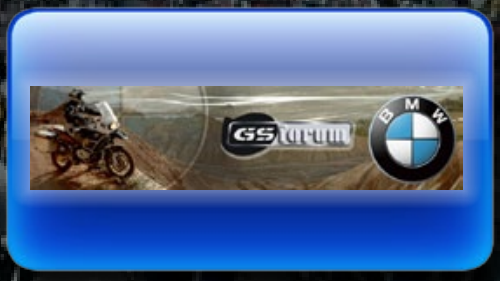


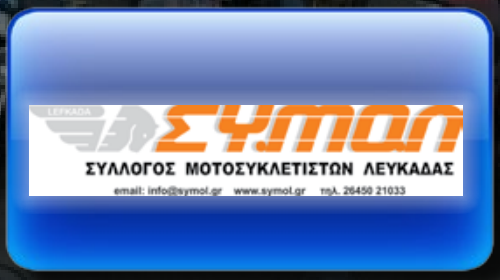


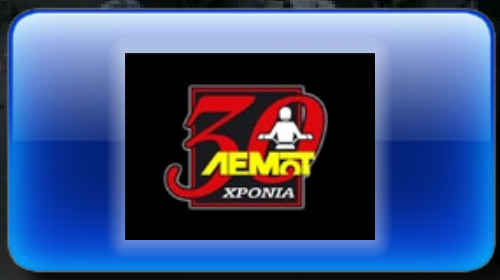












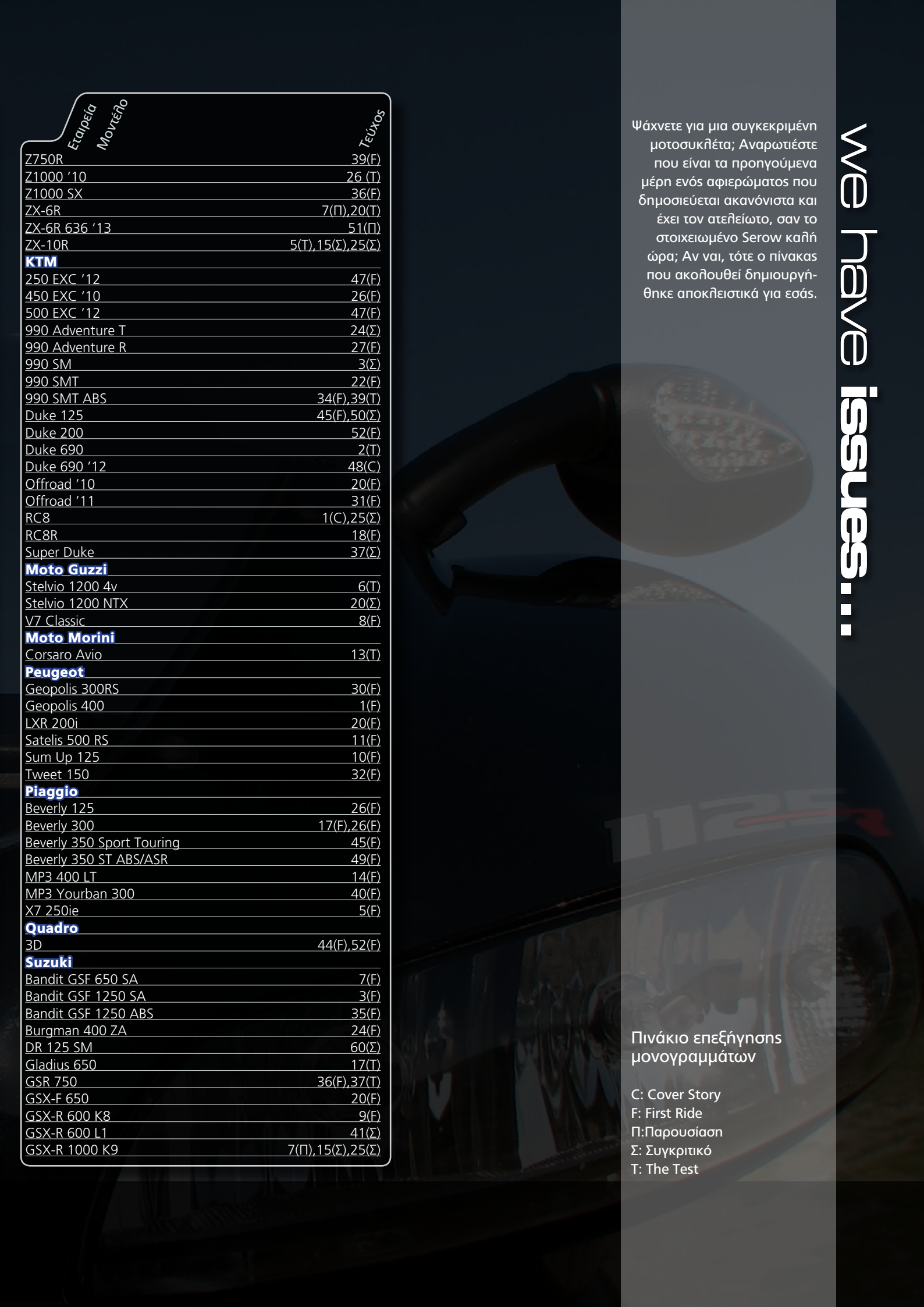




Έχετε λέσχη, club ή forum που θα θέλατε να προβάλετε; Στείλτε μας το λογότυπο και τη διεύθυνση της σελίδας σας στο internet στο info@ebike.gr για να περιληφθείτε εντελώς δωρεάν από την επόμενη έκδοση

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
Aprilia	
Dorsoduro 750	2(C),12(F)
Mana 850 GT	18(Τ),19(Σ)
Scarabeo 200 Dual Map	21(F)
SportCity 300 Street	51(F)
SR Max 300	43(F)
RS4	38(F),46(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),42(Τ)
Beta	
Alp 4.0	38(F)
RR 350	37(F)
RR 400	27(F)
RR 450	37(F)
Urban 125	41(F),50(Σ)
BMW	
C650 GT	53(C)
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 GS '13	53(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)
Variant 125	52 (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)
Futura	
Como 800	43(F)
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)
FLS Softail slim	48(F)
Forty-Eight	35(C)
Road King	35(C)
Super Glide	35(C)
XL 1200V Seventy Two	48(F)
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 125 R ('12)	50(Σ)
CBR 250 R	48(F)
CBR 600 F	47(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)
CRF 250L	53(F)
DN-01	15(F),19(Σ)
Hornet 600	4(F)
Integra	46(C)
Lead 110	9(F)
NC700X ABS	49(F)
PCX 125	31(F)
PCX 150	53(F)
SH 150i '09	16(F)
SH 300i	6(F)
S-Wing 150i	15(F)
Transalp 700	3(Τ)
Varadero	24(Σ)
VFR 800X Crossrunner ABS	44(Τ)
VFR 1200F	18(Π),32(F)
VFR 1200X Crosstourer	48(Τ)
Vision 110	47(F)
VTR 250	19(F)
Husaberg	
FS 570	24(F)
Husqvarna	
Nuda 900R	49(C)
SMS 125 '12	50(Σ)
Kawasaki	
D-Tracker 125	28(F),50(Σ)
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)
Versys 1000	45(Τ)
W800	40(F),51(Σ)
Z750	2(Σ),33(Σ)



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
Z750R	39(F)
Z1000 '10	26 (T)
Z1000 SX	36(F)
ZX-6R	7(Π),20(T)
ZX-6R 636 '13	51(Π)
ZX-10R	5(T),15(Σ),25(Σ)
KTM	
250 EXC '12	47(F)
450 EXC '10	26(F)
500 EXC '12	47(F)
990 Adventure T	24(Σ)
990 Adventure R	27(F)
990 SM	3(Σ)
990 SMT	22(F)
990 SMT ABS	34(F),39(T)
Duke 125	45(F),50(Σ)
Duke 200	52(F)
Duke 690	2(T)
Duke 690 '12	48(C)
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)
Beverly 350 Sport Touring	45(F)
Beverly 350 ST ABS/ASR	49(F)
MP3 400 LT	14(F)
MP3 Yourban 300	40(F)
X7 250ie	5(F)
Quadro	
3D	44(F),52(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)
DR 125 SM	60(Σ)
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)

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
RMX 450Z	23(F)
RV 125 VanVan	34(F),50(Σ)
V-Strom 650 Desert	2(F)
V-Strom 650 '12	45(C)
Sixteen 150	13(F)
SYM	
GTS 300i F4	51(F)
HD2 200i	46(F)
MaxSym 400	44(F)
Wolf 250	42(F)
Triumph	
Bonneville SE	14(F)
Bonneville T100 LE	50(F),51(Σ)
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)
Thunderbird	19(F)
Tiger 800	32(F),34(T)
Tiger 800 XC	32(F),39(F)
Tiger SE	24(Σ)
Tiger Explorer 1200	47(F)
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)
Xenter 150	49(F)
XJ600	14(T)
XJ600 Diversion	18(F)
XT660Z Tenere	8(F)
XT1200Z Super Tenere	23(Π),29(T)
YB125 BW's	50(F)
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
EICMA '11	42
Intermot '08	8
Intermot '10	30
Intermot '12	52
Moto Weekend 2011	40
Paris Moto et Scooter Show '11	43
Tokyo Motor Show '09	19
Tokyo Motor Show '11	43

Εταιρεία / Μοντέλο	Τεύχος
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
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)

we have issues...

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Gitane Real E-bike3	32(Σ)
eBooks	
ADeus 2 (Βασίλης Τσακίρογλου)	12
Μπαρούτι και μέλι (Γ.Πολίτης)	11
Feature	
2010	21
2 Χρόνια eBike.gr	24
24H Enduro	44
80 Χρόνια M.O.B.E.	49
Civil Enduro	9
Civil Enduro II	11
Classic Circuit ΦΙΛΠΑ	52
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
Χωματοβόλτα στα Γεράνεια Όρη	46
Yamaha Serow	6,8,10,17,20,27,35
Racing Feature	
Ashley Fiolek	23
Athens Supercross '11	43
Bikenet Carting	4
Bol 'd Or 2009	18
Dakar '09	11
Dakar '10	21
Dakar '11	33
Dakar '12	44
Isle of Man 2009	15
Isle of Man 2010	26
Isle of Man 2012	49
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
Valentino Rossi & Yamaha	51
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