

ebike.gr

ΜΑΣ ΕΙΧΑΝ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙ



Η ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΗ ΕΠΕΛΑΣΗ

2012

ΤΟ ΤΟΚΥΟ ΜΟΤΟΡ ΣHOW ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΕΙ ΜΙΑ ΥΠΕΡΠΑΡΑΔΟΧΗ ΤΟΥ EBIKE.GR "2012" ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΩΝ ΒΕΝΖΙΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΙΚΥΚΛΩΝ HONDA RC-E MOTOR COMPO MICRO COMMUTER CONCEPT E-CANOPY TOWNWALKER SUZUKI E-LET'S Q CONCEPT YAMAHA PAS WITH EC-MIU ΚΑΙ ΜΑΖΙ ΤΗΣ D ART STYLE ECOMO KOBOT NTN PROMINENCE ΕΠΙΣΗΣ ΣΤΟ ΤΕΥΧΟΣ FIRST RIDES APRILIA SR MAX 300 FUTURA COMO 800 RACING ATHENS SUPERBROSS ΚΑΙ ΤΑ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΑΠΟ PARIS MOTO ET SCOOTER SHOW

THIS FILM IS NOT YET RATED. FOR FUTURE INFO GO TO FILM RATINGS.COM

FIND OUT THE TRUTH. SEARCH:2012

ΣΕ ΣΤΥΡΟΥ ΤΣΑΝΤΙΑΛΑ
COLUMBIA PICTURES

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ DAINESE D-AIR ΣΤΗ ΠΙΣΤΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΡΩΝ

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

Φωτογραφικός Φακός

Art Director

Assistant Art Director

Εμπορική Διεύθυνση

Δημιουργικό Διαφήμισης

Τοημούν και συνεργάζονται

Δεν ξεχνάμε

Ιδιοκτησία & Έκδοση

Επικοινωνία

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

 **ebikers**

Κωνσταντίνος Δάλλης, cd@ebike.gr
Μάνος Κάττουλης, mk@ebike.gr
Σπύρος Τσαντήλης, spirontas@ebike.gr

Σάββας Κουρίδης, savvas@ebike.gr

Mike Wood, mike@ebike.gr

Εριφύλη Πουλοπούλου, eri@ebike.gr

Χρήστος Θεοδωρόπουλος, 3chris@ebike.gr

Τάκης Ζυγουράκης, takzig@ebike.gr

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

Τον Χρήστο Μωραϊτη

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

info@ebike.gr
letters@ebike.gr
design@ebike.gr
shutter@ebike.gr
sales@ebike.gr

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

eMail
Επίτελους, κάποιοι καλοί άνθρωποι
έκατσαν και μας έγραψαν δυο αράδες

**The Front
News**

Motocross που κινούνται με αέρα κοπανιστό,
και StormTroopers στα trackday;

**First Rides
Aprilia SR Max 300**

Ο ξάδερφος Nexus εντάσσεται στην οικογένεια της Aprilia

Futura Como 800

Μα καλά τώρα, στον Τσαντήλα βρήκαμε να το δώσουμε αυτό;

Cover Story

42nd Tokyo Motor Show

Τίγκα στο πρωτότυπο ηλεκτροκίνητο σου λέω!

Paris Moto et Scooter Show

Περασμένα μεγαλεία...

**Racing
Editorial**

Ήρθε το τέλος των εργοστασιακών MotoGP;

Gossip

MotoGP και WSBK στην ίδια τσέπη,
την ώρα που ομάδες και πίστες ψάχνουν για μετρητά

Athens Supercross 2011

Φωτογραφικό αφιέρωμα στη μεγαλύτερη αγωνιστική διοργάνωση
τη χρονιά που μας πέρασε

Racing Lines

Εκτός από μεγάλο δημόσιο χρέος, οι Ιταλοί έχουν και μεγάλο στόμα

**The Back
Dainese D-Air**

Η αντιπροσωπεία της ιταλικής εταιρείας παρουσιάζει
το καινοτόμο σύστημα προστασίας με αερόσακο

eMarket

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

eClubs

Λέσχες:

Για όσο ακόμα οι δημόσιες συναθροίσεις παραμένουν νόμιμες στην Ελλάδα

eIssues

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

8

16

30

44

58

104

124

126

138

192

196

204

220

224

Τεύχος 43 - Ιανουάριος 2012



Φωτό: εξωφύλλου: - προτόν φωτογραφία



Κωνσταντίνος Δαίλιας

Καλή Χρονιά;

Δηλαδή εγώ τώρα υποτίθεται ότι πρέπει να σας ευχηθώ τα καλύτερα για το νέο έτος που μόλις υποδεχθήκαμε;



Τον λάθος άνθρωπο διαβάζετε... Μετά την εορταστική κατάθλιψη που ονομάζεται Χριστούγεννα, η αλλαγή της χρονιάς είναι πάντοτε ένα γεγονός που με γεμίζει ανακούφιση. Έτσι και φέτος, έχοντας περάσει τις γιορτές ανήμπορος να ικανοποιήσω τις καταναλωτικές ανάγκες που σου γεννούν όλα αυτά τα στολίδια, όλες αυτές οι προσφορές, οι χαζοχαρούμενες μουσικές και οι αγοραστικές εξορμήσεις φίλων και συγγενών, η 31η Δεκεμβρίου μάλλον ήταν η πιο λαμπρή μέρα του 2011. Τη δε πρώτη του 2012, όταν ψύχασαν τα τηλέφωνα από τις ευχές, διαπίστωσα ότι ελάχιστα πράγματα είχαν αλλιάξει πέρα από τα νούμερα στα ημερολόγια και τα στολίδια που ακόμη δεν είχαν πάρει το δρόμο για το πατάρι. Αυτή η χρονιά θα είναι το ίδιο δύσκολη με την προηγούμενη -αν όχι περισσότερο-, καθώς η ανύπαρκτη οικονομική μας πολιτική και η ασεύα ανάπτυξη θα οδηγήσουν ακόμα περισσότερες επιχειρήσεις σε λουκέτο, ακόμα περισσότερο κόσμο στην ανεργία.



Στα δικά μας, η αγορά της μοτοσυκλέτας έκλεισε το 2011 στις 46,615 μονάδες. Για να έχετε μια καλύτερη εικόνα της κατακύβης που τραβάει ο κλάδος, ας αναφέρω τις πωλήσεις των προηγούμενων ετών. 2010: 61,898, 2009: 71,666, 2008: 100,118. Στις δε Καλλιρρόης και Μιχαλακοπούλου, τις μεγαλύτερες εμπορικές οδούς της Αθήνας για την αγορά της μοτοσυκλέτας, η εικόνα είναι το λιγότερο θλιβερή καθώς πολλά μεγάλα μαγαζιά έχουν βάλει θουκέτο (ανάμεσά τους η ιστορική "ΜΟΤΟΡΟΔΑ" και η BMW Motogenesis), ενώ όσα μένουν ακόμα ανοικτά κάνουν πάρτι κάθε φορά που μπαίνει πελάτης μέσα. Το πρόβλημα βέβαια δεν εμφανίζεται μόνο στη μοτοσυκλέτα αλλά σε κάθε εμπορική δραστηριότητα. Για όσο καιρό οι κυβερνώντες τούτο τον τόπο αυξάνουν τη φορολογία αντί να την μειώνουν, το αποτέλεσμα θα είναι κάθε φορά το ίδιο. Ο κόσμος θα περιορίζει κι άλλο τα έξοδά του, με αποτέλεσμα να μειώνονται και τα έσοδα του κράτους. Συνέβη στη δεύτερη αύξηση του Φ.Π.Α., συνέβη και στην αλματώδη αύξηση της τιμής της βενζίνης. Πρέπει να είναι ηλίθιοι για να μην το καταλαβαίνουν - εκτός πάλη κι αν παίζουν άλλα παιχνίδια πίσω από την πλάτη μας και θέλουν να οδηγήσουν τη χώρα στην οικονομική καταστροφή. Και κάθε μέρα που περνάει το αποδέχομαι όλο και περισσότερο αυτό το σενάριο για ένα και μόνο λόγο: δεν μπορεί να είναι τόσο ηλίθιοι...

Επειδή άσπρη μέρα δεν βλέπω να έρχεται όσο μας κυβερνούν αυτοί οι δήθεν ηλίθιοι, τι μας μένει να κάνουμε; Κάτι πολύ απλό που, σαν Νεοέλληνες, έχουμε ξεχάσει τα τελευταία χρόνια: να στηρίζουμε ο ένας τον άλλο. Καιρό τώρα έχω σταματήσει να αγοράζω από το εξωτερικό μέσω internet και δίνω δέκα ευρώ παραπάνω για να ψωνίσω από εδώ. Έχω κόψει τα πολυεθνικά σούπερ μάρκετ καθώς και όλα τα τρόφιμα εισαγωγής - ακόμα και ένα αερόθερμο που πήρα πρόσφατα ήταν ελληνικής κατασκευής. Η μόνη ελπίδα να σωθούμε είναι να στηρίζουμε τους συνανθρώπους μας με όποιον τρόπο μπορούμε. Ας σταματήσουμε λοιπόν να βρίζουμε τον διπλανό μας πίσω από την πλάτη του -μια αγαπημένη νεοελληνική συνήθεια- και ας μπούμε στο μαγαζί του να του αφήσουμε πέντε φράγκα. Αυτός με τη σειρά του θα τα γυρίσει σε κάποιον άλλο και εκείνος θα τα φέρει πίσω σε εμάς. Στο μόνο πράγμα που καταφέραμε να διαπρέψουμε τα τελευταία χρόνια είναι στο να κάνουμε πλούσιους τους έξω γιατί οι μέσα ήταν λείε μαλάκες. ΟΚ, μπορεί και να ήταν, δεν αντιλέγω, την εποχή των παχιών αγελάδων (βλέπε εκατό χιλιάδες (!) μοτοσυκλέτες το 2008), μαγαζιά είχε και η κουτσά Μαρία. Δεν ήταν όμως όλοι τους έτσι. Σήμερα δε, που τα μπαλόνια ξεφούσκωσαν, στην αγορά μένουν και τη στηρίζουν αυτοί που την πονάνε, αυτοί που αγαπούν τη δουλειά τους. Ας κάνουμε λοιπόν κάτι προτού να είναι πολύ αργά για όλους μας.

Μέχρι λοιπόν να βάλουμε και εμείς θουκέτο...

Αστειεύομαι φυσικά, αυτό δεν πρόκειται να συμβεί όσο το αναγνωστικό μας κοινό είναι τόσο μεγάλο. Περισσότεροι από 9,000 μοτοσυκλετιστές διαβάζουν ebike κάθε μήνα, γίνεται να τους αφήσουμε χωρίς το αγαπημένο τους περιοδικό; Απολαύστε λοιπόν ένα τεύχος επιμελημένο κατά 95% από τον ακούραστο Σπύρο, που πήρε ολόκληρο το βάρος της πρωτοχρονιάτικης έκδοσης στις -μεγάλες, είναι η αλήθεια- πλάτες του.

Καλή ανάγνωση και στα υπόλοιπα όπως είπαμε, εντάξει; <<



ΕΝΟΙΧΙΑΖΕΤΑΙ
ΠΑΡΚΟΦΟΡΕΣ ΤΟ
ΣΤΑΣΗΜΑ
77.06-185 (



Global MPC - Προσοχή!!!

Πριν από 5 περίπου μήνες αποφάσισα να αγοράσω μια νέα μοτοσυκλέτα από το συγκεκριμένο κατάστημα, στη Λ. Αλεξάνδρας στο ύψος του Ζαφολία, πιο συγκεκριμένα μια Suzuki V Strom 650. Μαζί και ένας φίλος ήθελε να αγοράσει και αυτός μια Suzuki καινούργια.

Πήγαμε στο συγκεκριμένο κατάστημα, καθώς κάποιος κοινός γνωστός μας είχε αγοράσει από εκεί μια μεταχειρισμένη μηχανή στο παρελθόν και μας το συνέστησε.

Ο ιδιοκτήτης του καταστήματος, Μάζης Βασίλης, μας υποδέχτηκε και μας είπε ότι η μοτοσυκλέτα που ήθελα εγώ ήταν ετοιμοπαράδοτη και μαζί με τα αξεσουάρ έφτανε στα 8,000 ευρώ, ενώ η μοτοσυκλέτα που ήθελε ο φίλος μου θα ερχόταν σε 20 ημέρες και είχες συνολικό κόστος 7,000 ευρώ.

Πράγματι, κλείσαμε τις παραγγελίες και δώσαμε μια μικρή προκαταβολή. Ύστερα από δυο ημέρες, με κάλεσε και μου είπε ότι η μοτοσυκλέτα ήταν έτοιμη για εκτελωνισμό και ότι θα έπρεπε να την εξοφλήσω για να την παραλάβω. Έτσι, πήγα και του έδωσα τα υπόλοιπα χρήματα με σκοπό να την παραλάβω μέσα σε 2-3 ημέρες. Αυτό ήταν ΤΕΡΑΣΤΙΑ ΒΛΑΚΕΙΑ. Το ίδιο συνέβη και με το φίλο μου. Την εξόφλησε και εκείνος με προοπτική να την παραλάβει μέσα σε 2-3 ημέρες. Και από τότε ξεκινάει τα προβλήματα.

Ο συγκεκριμένος τύπος δεν πλήρωσε τις μηχανές και κράτησε τα λεφτά για πάρτη του. Με επαναλαμβανόμενες δικαιολογίες καθυστερούσε την παράδοση μέχρι το σημείο που φτάσαμε να του επιδώσουμε εξώδικο με προθεσμία για την παράδοση των μοτοσυκλετών.

Αφού ούτε και με το εξώδικο πετύχαμε κάτι, απευθυνθήκαμε στην Γενική Γραμματεία Καταναλωτή και στον Συνήγορο του Πολίτη για καταγγελία. Ταυτόχρονα ήρθαμε σε επαφή με τη MOTEK.

Με τη βοήθειά τους και με μια έρευνα στο ίντερνετ άρχισαν να έρχονται στην επιφάνεια ενδιαφέροντα στοιχεία:

Ο έμπορος, δε μπορούσε να αγοράσει από την ελληνική αντιπροσωπεία της Suzuki (και σχεδόν από όλες τις ελληνικές αντιπροσωπείες) λόγω παραεισαγωγών που έκανε παλαιότερα. Έτσι τις μηχανές τις έφερνε μέσω άλλων καταστημάτων. Την δικιά μου θα την έφερνε μέσω του Factory στη Μιχαλακοπούλου. Το συγκεκριμένο κατάστημα την είχε κρατήσει στο όνομα

του, αλλά αυτός δεν την πλήρωσε ποτέ. Βέβαια, έγινε σχετική καταγγελία και για το συγκεκριμένο κατάστημα στη Suzuki.

Ο συγκεκριμένος τύπος είχε και άλλα καταστήματα τα οποία τα είχε κλείσει λόγω των τεράστιων χρεών που είχε δημιουργήσει στην αγορά.

Τη συγκεκριμένη πολιτική, δηλαδή να παίρνει χρήματα για μηχανές που δεν παρέδιδε ποτέ και να τα βάζει στην τσέπη, την είχε επαναλάβει πολλές φορές στο παρελθόν και με μια έρευνα σε διάφορα φόρουμ βρήκαμε αρκετές καταγγελίες (σ.σ.: τα links είναι στη διάθεση του ebike.gr).

Βέβαια υπάρχει και πλήθος άλλων καταγγελιών που απλά δεν αναφέρουν το όνομα του καταστήματος από φόβο μήνυσης.

Μάθαμε επίσης μέσω της MOTEK ότι υπάρχει άλλο ένα άτομο το οποίο έδωσε 4,000 προκαταβολή για την αγορά μιας Transalp και για τα υπόλοιπα θα έδινε τη δική του μηχανή ως ανταλλαγή. Και αυτός ποτέ δεν παρέλαβε τη μηχανή και κινδυνεύει να χάσει και τα λεφτά του.

Κάποια στιγμή και μετά από φοβερή πίεση δέχτηκε να μας δώσει γραμμάρια για λεφτά που μας είχε φάει. Βάλαμε 1,000 ευρώ το μήνα ξεκινώντας από 31/10 και φυσικά δεν πλήρωσε ούτε του Οκτώβρη, ούτε αυτό που λήγει τώρα.

Να τονίσω ότι για λεγόμενά μου έχω ακράδαντες αποδείξεις. Μας έχει κάνει υπεύθυνες δηλώσεις και συμφωνητικά για τα λεφτά που μας χρωστάει και δεν έχει τηρήσει πουθενά το λόγο του και την υπογραφή του. Οποιοσδήποτε θέλει να τον επιβεβαιώσω για τα λεγόμενά μου, μπορώ να του στείλω όλα τα σχετικά έγγραφα.

Ο αγώνας να πάρουμε τα λεφτά μας συνεχίζεται...

Θέλω όμως να πω σε όσους σκέφτονται να αγοράσουν από το συγκεκριμένο κατάστημα να το ΑΠΟΦΥΓΟΥΝ γιατί ΘΑ ΧΑΣΟΥΝ ΤΑ ΛΕΦΤΑ ΤΟΥΣ.

Αν υπάρχει και άλλος κόσμος που έχει προβλήματα με το συγκεκριμένο μαγαζί, ας επικοινωνήσει μαζί μου να οργανωθούμε όλοι μαζί ώστε να εξαφανιστεί από την αγορά και να μη ΦΑΕΙ ΤΑ ΛΕΦΤΑ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΑΝΘΡΩΠΩΝ.

Βογιατζάκης Γιώργος – Ηλεκτρολόγος Μηχανικός ΕΜΠ
[Το παραπάνω κείμενο είναι δημοσιευμένο και στο: <http://global-mpc.blogspot.com/2011/11/global-mpc.html>]

we say...

Το παραπάνω email κοινοποιήθηκε στο κατάστημα Global MPC μέσω της φόρμας επικοινωνίας που διαθέτει στην ιστοσελίδα του (<http://www.globalmpc.gr>), ως οφείλαμε για να έχει τη δυνατότητα απάντησης μέσω της στήλης αυτής. Μέχρι την κυκλοφορία του τεύχους δε λάβαμε καμία απάντηση. Εφόσον στο μέλλον υπάρξει η οποιαδήποτε ανταπόκριση αυτή θα δημοσιευτεί άμεσα.

Σπύρος Τσαντήλας



Θα με δει ο επόμενος...

Θα καταθέσω την εμπειρία μου μετά από τροχαίο ατύχημα εντός πόλης, επί της Λεωφόρου Κηφισίας.

Οδηγώ αρκετά χρόνια, η μηχανή μου είναι μεσαίου κυβισμού 600cc και ο καθημερινός εξοπλισμός μου είναι ο παρακάτω.

Κράνος, γάντια, μπουφάν με προστατευτικά (πλάτης, ώμων, επιαγκωνίδες), μπότες (τουρισμού) με προστατευτικά σε αστραγάλους και κνήμες, επίσης επιπρόσθετες επιγονατίδες (μοτοκρός). Επιπλέον φοράω και ένα σάκο πλάτης όπου τοποθετώ τον εξοπλισμό ή ό,τι άλλο.

Πιστεύετε ότι είναι υπερβολικός ο εξοπλισμός; Θα σας περιγράψω τί έγινε κατά την διάρκεια της πτώσης.

Σέρνομαι πλέον στην άσφαλητο πίσω από την μηχανή, για Χ απόσταση και προσπαθώ να είμαι μαζεμένος (είμαι πλέον ανάμεσα στα αυτοκίνητα). Το σύριμο σταματά και βρίσκομαι κάτω από ένα μαύρο όγκο και ανάμεσα στην μπροστινή αλλήλα πιο κοντά στην πίσω ρόδα του. "ΟΥΦ να σηκωθώ λοιπόν"... Δεν είμαι όμως αρκετά γρήγορος, ξεκινά το τζιπ και περνάει πρώτα το δεξί και μετά το αριστερό πόδι. (Ο οδηγός του τζιπ δεν κατάλαβε τίποτε). Πιο συγκεκριμένα περνάει πάνω από την δεξιά κνήμη και μου στρίβει το πόδι προς τα κάτω, δεν προλαβαίνω και πάλη να

τραβήξω το αριστερό πόδι, η πορεία του τζιπ συνεχίζεται και περνάει πάνω από την αριστερή μου γάμπα, ΤΗΝ ΑΚΟΥΣΑ ΓΙΑ ΤΑ ΚΑΛΑ εκείνη την ώρα. Συναγερμός σε όλο μου το σώμα.

Η πρώτη μου σκέψη ήταν ο επόμενος θα με δει... ή θα περάσει από πάνω και αυτός. Πόσο γρήγορα και πόσα αργά περνούν τα δευτερόλεπτα εκείνες τις στιγμές για το "θύμα".

Επιτέλους σηκώθηκα όρθιος και περπατάω.

Τι με έσωσε;

Εκτός από την "τύχη";

Το χέρι του Θεού ή ό,τι άλλο πέρα των ανθρωπινων δυνατοτήτων;

Ο εξοπλισμός μου;

Το αφήνω σε εσάς. Εγώ έχω να πω σε όλους τους μοτοσυκλετιστές, να προστατευτούμε όσο περισσότερο γίνεται με τον εξοπλισμό μας. Η τύχη μπορεί να μη μας βοηθά πάντα (πόσες φορές κερδίσατε στα τυχερά παιχνίδια), ο εξοπλισμός που φοράμε όμως είναι φτιαγμένος για να μας προστατεύει.

Το πιο πολύτιμο αγαθό σίγουρα είναι η ζωή μας, η υγεία μας. Προσέχουμε για να έχουμε την απόλαυση της επόμενης βόλτας.

(Βεβαίως και νοσηλεύτηκα σε νοσοκομείο)

Κώστας Τομαρόπουλος

Φίλε Κώστα περαστικά και ξεχασμένα να είναι. Όσον αφορά στον εξοπλισμό ασφαλείας προφανώς και συμφωνούμε απολύτως. Καλή σου χρονιά και πάντα από πάνω στο μέλλον!

Σπύρος Τσαντήλας

we say....

you say....



Αξιοπιστία, ζυγαριές και διαφήμιση

Γεια σας! Αφορμή για να σας γράψω για πρώτη φορά είναι το first ride του SYM 250 Wolf. Δεν διαφωνώ ότι είναι τίμιο μοτοσυκλετάκι αλλά η αξιοπιστία της εν λόγω εταιρείας όσον αφορά σκούτερ δεν είναι δεδομένη. Υπαρκτά προβλήματα και σοβαρές βλάβες είναι συχνό φαινόμενο σε σκούτερ SYM αλλά και άλλα όπως Kymco. Επίσης τα 163 κιλά μου φαίνονται όχι μόνο ακραία πολλή αλλά νομίζω ότι το αποκλείουν κατευθείαν ως επιλογή. Μιλώ βεβαίως υποκειμενικά έχοντας ζυγίσει ο ίδιος το SRX που σου επισυνάπτω στα 169.5 πλήρες υγρών. Με 16 αν θυμάμαι καλά λίτρα βενζίνη και 3-3.5 λίτρα λάδι μεταφράζεται σε 155 στεγνό. Για σύγκριση ακαμψίας ή οποιαδήποτε άλλη σύγκριση απλά γελάω. Απλά τα €3,795 δεν μου φαίνονται τίμια τιμή για ένα θεόβαρο παπί που θα θελε να είναι CB1000R. Αυτό γιατί δεν το ανέφερε κανείς? Ή μόνο εμένα μου μοιάζει? Πόσα καλύτερα μηχανάκια βρίσκονται σε αυτήν την τιμή? Ένα που μου έρχεται αυτόματα είναι το KTM 125 Duke. Τώρα θα μου πεις δεν κάνουμε συγκριτικό. Ναι απλά μου φάνηκε κάπως σαν διαφήμιση το όλο κείμενο και δεν συνήθισα να διαβάζω τέτοια στο ebike. Θυμάμαι ακόμα το συγκριτικό που βγάλατε στην φόρα το τι γίνεται με τα μηχανάκια των τεστ κλπ. Ξέρω ότι δεν κωλώνετε. Επίσης ξέρω ότι βιώνετε χειρότερη οικονομική κρίση από άλλους και από κάπου θα πρέπει εισπράξετε. Απλά ζώντας μέσα σε συνεργεία θεωρώ "βρόμικη" πράξη την διαφήμιση κακών μηχανών. Αν τίθεται αξιοπιστίας των μαρτυριών μου μπορώ να σας βρω χτυπημένες μπιέλες με 10,000 km μόνο και πολλή άλλα. Ο κόσμος δεν έχει λεφτά για συνεργεία και το φθινό σίγουρα θα βγει ακριβό. Εγώ πάντως αν ήθελα σώνει και καλά 250αρι θα τα 'σκαγα και θα έπαιρνα ένα ducati... ε σόρι ένα Honda VTR250 ήθελα να πω.

ΥΓ 1 Εμείς σας αγαπάμε και σας στηρίζουμε. Και συνδρομή να βάζατε αν ήταν σε λογικά επίπεδα θα την πληρώναμε.

ΥΓ 2 Κι επειδή η κρίση έχει μπει καλά στο πετσί μας τι θα λέγατε για τεστ ή σύγκριση μεταχειρισμένων? Έτσι πολύ εύκολα θα βρίσκατε ένα VT250 Spada να βάλτε απέναντι διάφορα καινούρια ή ένα CB400SF νόμιζε θα διέλυε τον ανταγωνισμό. Ενημερώνω αν δεν γνωρίζετε ότι οι ανακατασκευές σε SRX και BROS έχουν αυξηθεί κατακόρυφα τον τελευταίο καιρό.

Ευχαριστώ που με ανεχτήκατε.

(Κωνσταντίνε είμαι άνθρωπος με υπομονή. Έχω γνωρίσει και τον Γιάννη Μιχάλη του κάποτε Μοτό αν θυμάσαι... χαχαχα)

you say....

Glxiouis



Φίλε Glxious,

Το να μην "κωλώνεις" όπως λες ισχύει προς όλες τις κατευθύνσεις. Και προς τα καλά και προς τα κακά, ανεξαρτήτως ποιους θα ευχαριστήσεις ή θα δυσαρεστήσεις. Εκτός αν πιστεύεις ότι θα διακινδυνεύαμε το όνομά μας και θα αφήναμε τη δουλειά όλων αυτών των χρόνων να πάει στράφι, για να ευχαριστήσουμε μια εταιρεία που δε διαφημίζεται καν στο περιοδικό – και από την οποία σαφώς και δεν "εισπράτουμε". Από την άλλη, προτιμώ μακράν αυτά τα email από άλλο ένα "σούπερ δουλειά συνεχίστε" γιατί ανοίγει διάλογο και μου δίνει την ευκαιρία να εξηγήσω κάποια πράγματα. Κάτσε λοιπόν αναπαυτικά για το πιλάφι που ακολουθεί.

As ξεκινήσουμε από τα βασικά γιατί τα έχουμε ελαφρώς μπλεγμένα φαίνεται. Ένα από τα σημαντικότερα πράγματα όταν δοκιμάζεις μια μοτοσυκλέτα είναι να τη βλέπεις into context. Κάθε μοτοσυκλέτα απευθύνεται σε συγκεκριμένο κοινό, με συγκεκριμένες ανάγκες και συνήθως αντικρουόμενες απαιτήσεις γιατί όλοι θέλουμε μια μοτοσυκλέτα που να κάνει τα πάντα και να μην κοστίζει τίποτα. Απλά ως εδώ έτσι;

Εξ' αυτού προχωράμε στο παρασύνθημα: Το 'καλύτερη' είναι κάτι εξαιρετικά υποκειμενικό. Για κάποιους η καλύτερη μοτοσυκλέτα όλων των εποχών είναι ένα Africa, άλλοι δε θεωρούν ότι ο χαρακτηρισμός 'μοτοσυκλέτα' ταιριάζει σε οτιδήποτε μη Supersport και κάποιοι τρίτοι γελάνε στα μούτρα σου αν σκάσεις με οτιδήποτε που δε φορά ψηλοτάκουνα. Αντιλαμβάνεσαι πιστεύω ότι για να είσαι αντικειμενικός, τα κριτήριά σου πρέπει να αντιστοιχούν με την κατηγορία και το υποψήφιο κοινό και όχι με τις προσωπικές σου προτιμήσεις.

Τι περιλαμβάνει η κατηγορία του Wolf; Άλλες μοτοσυκλέτες 250 κυβικών προσανατολισμένες στην καθημερινή χρήση. Τελευταία φορά που κοίταξα, αυτό το πλαίσιο δεν περιλάμβανε ένα Motardofighter 125 κυβικών, γιατί όσοι κοιτούν το Wolf θα την έκαναν με ελαφρά βλέποντας τη σέλα του. Όπως και οι υποψήφιοι αγοραστές του KTM θα γελούσαν με τις αναρτήσεις του Wolf. Άλλο κοινό, άλλες προτεραιότητες... Το ίδιο όπως πιστεύω καταλαβαίνεις ισχύει και με το δικό σου SRX (κούκλα!) που χρησιμοποιείς για μέτρο: Η σύγκριση μιας αερόψυκτης μιμιμαλιστικής μοτοσυκλέτας 20αετίας με μια υδρόψυκτη μοτοσυκλέτα (+10 κιλάκια εύκολα) που καλείται να καλύψει μια σειρά ολοένα και αυξανόμενων προδιαγραφών θορύβου (βάλε μερικά ακόμα) που τυγχάνει να απευθύνεται και σε εντελώς διαφορετικό κοινό που θέλει ένα πιο εντυπωσιακό κουστόμυ (κάτι δε θα ζυγίζει και αυτό;) είναι όπως και να το κάνουμε ελαφρώς άκυρη.

As δούμε εν τάχη μερικούς ανταγωνιστές; Honda CBR 250R. Παρόμοιων τεχνικών με το Wolf αλλά με κουστόμυ, 161 κιλά, από €4,730. Kawasaki Ninja 250R. Δικύλινδρο πιο δυνατό ψηλά αλλά χωρίς αντίστοιχη ροπή χαμηλά, 169 κιλά, από €4,890 για χρώματα του '10. Yamaha YBR 250. Αερόψυκτο γυμνό κλασικής σχεδίασης, ταμπούρο πίσω, 138 κιλά, €5,070. Να δούμε και κάτι από πιο παλιά μιας και το ανέφερες; Honda VTR 250, 161 κιλά, €5,260 (το 2009 που έγινε η δοκιμή).

A ναι. Αξιοπιστία. Άπαξ και όπως λες, ζεις στα συνεργεία, θα ξέρεις τη βασική αρχή: Οτιδήποτε μηχανολογικό χαλάει, ανεξαρτήτως εταιρείας κατασκευής. Όλοι έχουμε ιστορίες τρόμου με αστοχίες υλικών, αλλά έχοντας όπως και να το κάνουμε έναν αρκετά ευρύ κύκλο με μπόλικο χρόνο συνδυασμένων εμπειριών δε μπορώ να συμφωνήσω μαζί σου. Ούτε έχω καμία ελπίδα να σε πείσω απ' ότι δείχνουν τα πράγματα οπότε δε θα προσπαθήσω καν. Αν από την άλλη μας έχεις τόσο ηλίθιους που να πουλάμε φύκια για μεταξωτές κορδέλες δε μπορώ παρά να αναρωτηθώ γιατί μας διαβάζεις.

Αλήθεια σου θυμίζει CB1000R; Εμένα μου κάνει περισσότερο για GSR 750. Αλλά και αυτό μοιάζει με το CB. Και δε μπορούμε ακριβώς να αποφύγουμε τις ομοιότητες που έχουν και τα δύο με τα προηγούμενα Z. Και τα φανάρια όλων εκτός του CB δε μοιάζουν λίγο με του Streetfighter; Μπορεί να έχουν περάσει κάποια χρόνια από τότε που ο όρος UJM (Universal Japanese Motorcycle) έκανε τους λάπωνες να κάνουν Χαράκιρι από τη ντροπή, αλλά η αλήθεια είναι ότι η σχεδιαστική παρθενογένεση είναι σπάνια και οι μοτοσυκλέτες μοιάζουν μεταξύ τους. Προσωπικά άπαξ και δεν είναι 100% αντιγραφή προτιμώ κάτι καθαίσιθτο και ασ θυμίζει κάτι άλλο από μια εντελώς αδιάφορη ή άσχημη μοτοσυκλέτα.

Το θέμα της συνδρομής είναι εξαρχής απλό. Δεν έχουμε και ούτε θα αποκτήσουμε ποτέ. Πιστεύουμε στην ελευθερία του λόγου και τη δωρεάν πληροφόρηση και αυτή είναι μια γραμμή που δεν πρόκειται να αλλιάξει. Αν πιστεύεις ότι η δουλειά που κάνουμε αξίζει τον οβολό σου, υπάρχει εκείνο το βολικό κουμπάκι του Paypal για να συνεισφέρεις ό,τι και όποτε θεωρείς πρέπον.

Το θέμα των μεταχειρισμένων σαφώς και μας έχει απασχολήσει, αλλά δυστυχώς είναι ελαφρώς περίεργο ειδικά όταν έχεις να κάνεις με μοτοσυκλέτες που έχουν κάποιες δεκαετίες στην πλάτη τους. Πώς διασφαλίζεις ότι είναι σε εξίσου καλοσυντηρημένες και αντιπροσωπευτικές; Και τι διασφαλίζει τον αναγνώστη ότι το μεταχειρισμένο που θα αγοράσει θα είναι εξίσου αντιπροσωπευτικό με αυτό που δοκιμάσαμε εμείς; Δεν το έχουμε εγκαταλείψει σαν ιδέα, απλά ψάχνουμε να βρούμε τρόπο να το κάνουμε σωστά. Και μέχρι να τον βρούμε θα αποφύγουμε τα ημίμετρα.

Υ.Γ. Μην είσαι τόσο σίγουρος ότι είμαστε σε χειρότερη θέση από τους άλλους.

Μάνος Κάττουλας

ρά δημοκρατικές διαδικασίες και με βασικότερο κριτήριο να έχουν κάτι να πουν.

θα βρείτε μια πληθώρα διευθύνσεων, ηλεκτρονικών και ταχυδρομικών, για να τα χάσετε στο ακριβές πρόσωπο ή τμήμα του eBike που αναφέρεται ρητά πως επιθυμεί την ανωνυμία του. Το e-mail ή η ταχυδρομική διεύθυνση του αποστολέα δεν πρόκειται να δημοσιευτούν δημόσια, κυδαίο ή, απλά, ανούσιο προωθείται με την ταχύτητα του φωτός προς τον Κάδο Ανακύκλωσης.

τις απόψεις του περιοδικού.



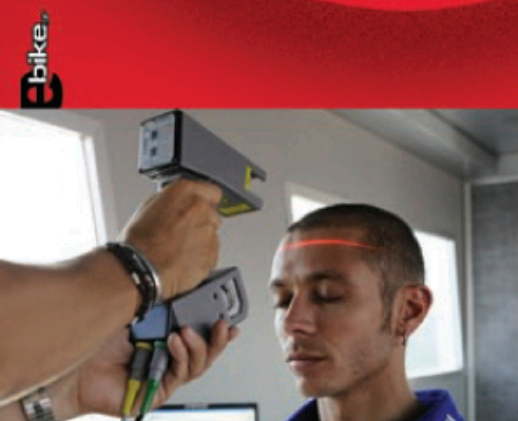
2 κορυφαίες εταιρείες

SHARP 
★★★★★



Όρθια Θέση 0°

Αεροδυναμική Θέση



GP Tech



στον **κόσμο**, επιτέλους **μαζί!**



ITALIAN LEGENDARY PROTECTION

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

Πληροφόρηση, άνεση, ασφάλεια...

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

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

Καλώς ήρθατε στην Νο 1 εταιρεία στον κόσμο ασφάλειας και εργονομίας. Δείτε όλα τα νέα μοντέλα από κοντά.

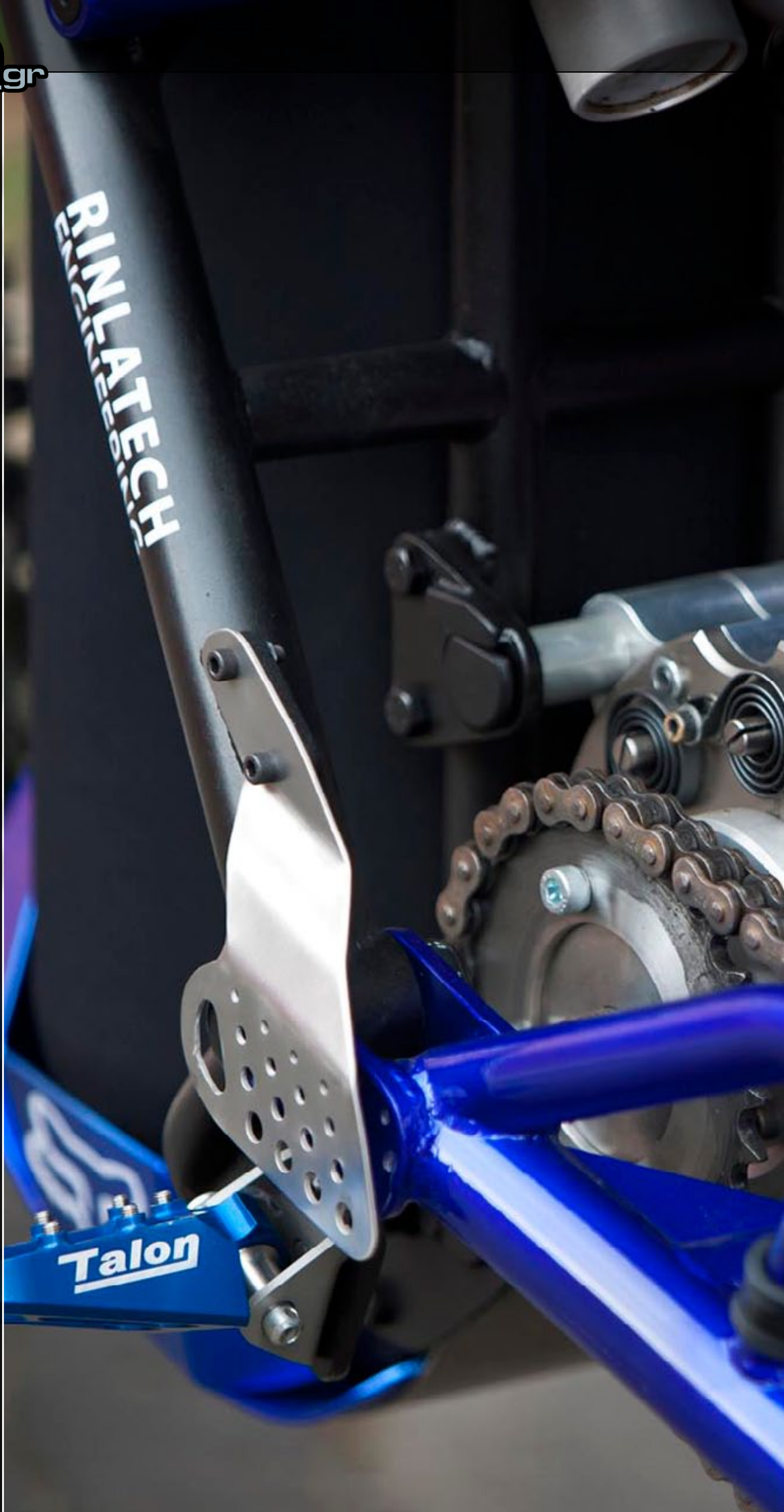
Στα καταστήματα:

PAPASTAVROU Shops



the front

*Νέο R1250GS και μια
μοτοσυκλέτα
κινούμενη από αέρα.
Να πως καλοδέχεσαι
το 2012*





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

blog.ebike.gr



O₂ pursuit

O₂ Pursuit riding system:
 Airtel systems are fitted with 100 PSI of high-pressure nitrogen. Check that you're at pressure before you start riding. Nitrogen is a gas, so it expands as you ride. The air system is designed to be a gas release and is set out the top of the motorcycle.
 An airtel valve is equipped for a 1/2" hose. Usually, only one air release can be purchased.

100 psi pressure indicator for being safe.

Valves are unlocked and pulled out of the frame.

O₂ to go

© Dean Rindwood 2010



O₂ Pursuit

Για το O₂ Pursuit είχαμε ξαναγράψει όταν ήταν ακόμα ένα σχέδιο 3D, αλλά φαίνεται ότι η ιδέα μιας μοτοσυκλέτας που κινείται από αέρα κοπανιστό δεν τράβηξε μόνο τη δική μας προσοχή.

Από την τελευταία φορά που το είδαμε, το δημιούργημα του Αυστραλού φοιτητή Dean Benstead πέρασε από την οθόνη του υπολογιστή στο στάδιο του πρωτότυπου, χάρη στη βοήθεια των ανθρώπων της EngineAir και της Yamaha Australia. Οι πρώτοι προμήθευσαν τον Dean με ένα κινητήρα αέρα DiPietro και μια μπουκάλα κατάδυσης για ντεπόζιτο, ενώ η Yamaha παραχώρησε ένα WR250R για την κατασκευή του πρωτότυπου.

Η ιδέα και η κατασκευή εντυπωσιάζουν με την απλότητα και τη λειτουργικότητά τους, αποδεικνύοντας ότι το 'thinking outside the box' έχει τα πλεονεκτήματά του. Παρά το μέγεθός της, η μπουκάλα εξαφανίζεται στο χώρο που παραδοσιακά θα είχαμε τον κινητήρα και το ντεπόζιτο. Το O₂ περνάει ήδη τα 100 χιλιόμετρα τελικής, με μόνο ερωτηματικό την αυτονομία που είναι και η κύρια πληγή των ηλεκτρικών μοτοσυκλετών. Με το υπάρχον 'ντεπόζιτο' των 18 λίτρων το πρωτότυπο έχει μόλις 25 χιλιόμετρα αυτονομία. Τι γίνεται με αυτό;

Η προσέγγιση του Benstead είναι εξαιρετικά απλή. Αντί να χρειάζεται να γεμίζεις τη μπουκάλα, απλά χρησιμοποιείς το σύστημα ταχείας απασφάλισης και την αηλιάζεις, σηκώνοντάς την από το 'ντεπόζιτο' και τοποθετώντας μια καινούργια. Η ένδειξη πίεσης θα σε ειδοποιήσει πότε είναι η ώρα για την αηλιάγή. Εάν η ιδέα περάσει σε εμπορική υλοποίηση, μπορεί να αηλιάξει το σχέδιο και η χωρητικότητα της μπουκάλας καθώς και να αυξηθεί η πίεση.

Τα προτερήματα του O₂ σαν ιδέα σε σχέση με τα ηλεκτρικά είναι εντυπωσιακά. Εξαιρετικά χαμηλότερο κόστος αγοράς, καμία ανάγκη να αντικατασταθούν οι πανάκριβες μπαταρίες όταν φτάσουν στο τέλος της διάρκειας ζωής τους, μηδαμινός χρόνος 'ανεφοδιασμού' και μηδενικό περιβαλλοντολογικό κόστος κατασκευής. Από την άλληλη η αυτονομία των μπαταριών ομοίως και αυξάνει, ενώ μειώνεται ο όγκος και το κόστος τους.

Μη βιαστείτε να απορρίψετε το O₂ και τη λογική του όμως. Η Tata Motors, η εταιρεία πίσω από το ριζοσπαστικό Nano, όπως τυχαίνει ιδιοκτήτρια των Jaguar και Land Rover λέγεται ότι εξελίσσει ένα αντίστοιχο αυτοκίνητο σε συνεργασία με μια Γαλλική εταιρεία. Ίσως η τεχνολογία να κάνει ένα μικρό άλμα τώρα που υπάρχει λόγος.





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

BMW R1250GS

Το ψιλοπεριμέναμε φέτος ως μοντέλο '12, αλλά η Βαυαρική εταιρεία αποφάσισε να μας αφήσει λίγο ακόμα στην αναμονή βγάζοντας μερικές σπέσιαλ εκδόσεις του υπάρχοντος 1200.

Οι υποψήφιοι μνηστήρες της μεγάλης κατηγορίας όμως δεν πρέπει να κοιμούνται και τόσο άνετα πια, ειδικά από τη στιγμή που οι 'κατασκοπευτικές' φωτό του νέου R1250GS κάνουν το γύρο του διαδικτύου σε χρόνο-ρεκόρ.

Η αισθητική είναι φυσικά ξεκάθαρα GS, δεν αλλάζει μια συνταγή που δουλεύει, με τις απαραίτητες πινελιές εκμοντερνισμού όπως τα LED daytime running lights και τις ακτινικές δαγκάνες της Brembo. Κάτω από τα πλαστικά όμως έχουμε μια εντελώς καινούργια μοτοσυκλέτα, χτισμένη γύρω από τον πολυαναμενόμενο Boxer επόμενης γενιάς. Ο άξονας της μετάδοσης έχει μετακομίσει στην πιο παραδοσιακή αριστερή μεριά της μοτοσυκλέτας, ενώ οι κύλινδροι είναι τοποθετημένοι σαφώς ψηλότερα σε σχέση με το παρελθόν και 'γυρισμένοι' ώστε οι σωλήνες των εξατμίσεων να βγαίνουν πλέον από την κάτω μεριά του κινητήρα. Εντύπωση προκαλούν οι ψήκτες των κυλίνδρων καθώς και η φαινομενική τουλάχιστον απουσία ψυγείου. Έκανε πίσω η BMW στην υδρόψυξη; Πώς θα ανταπεξέλθει χωρίς αυτή στις ολοένα πιο αυστηρές προδιαγραφές ρύπων και θορύβου;

Η χαμηλή ανάλυση των φωτογραφιών δε δίνει δυστυχώς τις απαντήσεις που θέλουμε παρά μόνο ανοίγει περισσότερα ερωτήματα, κάτι που σημαίνει ότι πέτυχαν το στόχο τους κάνοντας ακόμα περισσότερο ντόρο γύρω από το νέο μοντέλο. Έτσι θα πρέπει να περιμένουμε λίγο ακόμα μέχρι να δούμε αν η Γερμανική εταιρεία κατάφερε να κρύψει τόσο καλά το (τα;) ψυγείο διατηρώντας τις ψήκτες για να προστατευτεί από την οργή των φανατικών του Boxer ή αν η νέα γενιά του επίπεδου δικύλινδρου θα διατηρήσει την πατροπαράδοτη αερόψυξη.





Enigma 1050

Μπορεί με την πρώτη ματιά να θυμίζει μασταρδεμένο 999 που του λείπουν τα φέριγγκ, αλλά η πραγματικότητα δε θα μπορούσε να είναι πιο μακριά από την αλήθεια. Ειδικά όταν το rendering που βλέπετε παραπάνω απέχει αισθητά από την υπό εξέλιξη μοτοσυκλέτα.

Τι είναι λοιπόν το Enigma; Ένα project υπό εξέλιξη με ζωή σκάρτων τριών μηνών, καθώς ξεκίνησε τον Οκτώβριο του 2011 από τον Jim Lindsay, τεχνικό Macintosh χάρη στο ευγενικό 'σπρώξιμο' της γυναίκας του Margaret που είχε βαρεθεί να τον ακούει να γκρινιάζει για τις βρετανικές μοτοσυκλέτες. Κάντο μόνος σου με άλλα λόγια.

Αντί να μείνει το θέμα εκεί όμως, ο Jim μάζεψε μια ομάδα κορυφαίων τεχνικών, σε θέματα πλαισίου, αναρτήσεων και κατασκευών με ονόματα όπως K-Tech, Dymag, Tigcraft και Promach.

Το πλαίσιο που βλέπετε στη φωτογραφία γύρω από τον κινητήρα του Speed Triple 1050 είναι ήδη διαφορετικό απ' το αρχικά σχεδιασμένο, ενώ προχωρούν οι ετοιμασίες του αλουμινένιου τεπόζιτου και του ανθρακονημάτινου κουστουμιού. Στόχος μια μοτοσυκλέτα άνετη για καθημερινή χρήση αλλά αποτελεσματική σε ένα Track Day.

Υψηλές προσδοκίες; Σύντομα θα ξέρουμε, καθώς η ομάδα υπολογίζει να έχει έτοιμο το πρωτότυπο τον Απρίλιο για δοκιμές στο Cadwell Park. Αν όλα πάνε καλά, η ομάδα σκοπεύει να διαθέσει το Enigma και σε μορφή kit για όσους έκαναν σμπαραήλια το Speed Triple τους όσο και σαν έτοιμη μοτοσυκλέτα, ενώ στα σκαριά είναι άλλες δύο μοτοσυκλέτες πάντα με κινητήρες Triumph και βρετανικά περιφερειακά.





StormTrooper αγάπη μου

Όχι, δεν κάνετε λάθος. Είναι η νέα δερμάτινη προστατευτική στολή για το διακριτικό μοτοσυκλετιστή από την UD Replicas που έχει φέρει τον Iron Man και το Batman σε μια μοτοσυκλέτα κοντά σας. Ή έστω στην Αμερική που δεν τους νοιάζει πόσοι γελάνε μαζί τους.

Η επέκταση της γκάμας της UD στο χώρο του Star Wars συμπήπει, εντελώς συμπτωματικά είμαστε σίγουροι, με την κυκλοφορία του νέου MMORPG 'Star Wars The Old Republic', ενώ τα νέα δέρματα είναι διαθέσιμα σε δύο εκδόσεις: Λευκό Stormtrooper για τους παραδοσιακούς και μαύρο Shadowtrooper για τους πιο σκοτεινούς ή έστω διακριτικούς τύπους. Όπως έχουμε συνηθίσει από την εταιρεία, τα δερμάτινα διαθέτουν πλήρη προστατευτικά CE Approved και είναι κατασκευασμένα εξ' ολοκλήρου από δέρμα.

Εκεί που τα χαλάμε δεν είναι στην τιμή, που κυμαίνεται στα αναμενόμενα \$1,100 περίπου, αλλά στο κράνος. Καθώς η οπτική γωνία των Stormtrooper είναι ελαφρά περιορισμένη, θα χρειαστεί να βρείτε εσείς το ταιριαστό κράνος για να μη χαλάσετε τη διακριτική αισθητική της νέας σας στολής. Να προτείνουμε κάτι με λαχανί πουά;



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

blog.ebike.gr



Confederate X132 Hellcat

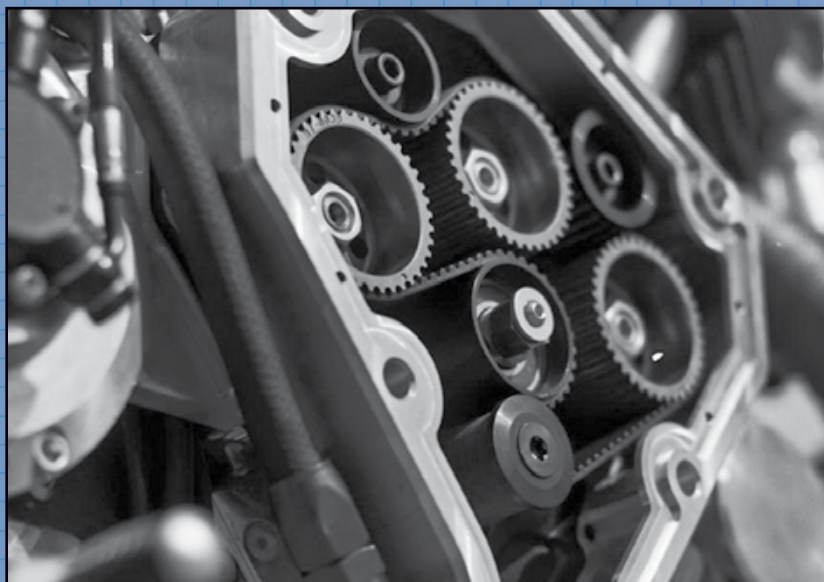
Μπορεί το εργοστάσιο της Confederate να χάρηκε το 2005 στη Νέα Ορλεάνη από τον τυφώνα Κατρίνα, αλλά η εταιρεία μετέφερε την έδρα της στην Αλαμπάμα και το μικρό εργαστήριο των 12 ανθρώπων επιστρέφει στη δημιουργία μικρών (και ακριβών) θαυμάτων.

Το X132 Hellcat δεν είναι ένα απλό streetfighter της σειράς. Οι εντυπωσιακές γραμμές του είναι πιστές στα μοτίβα της εταιρείας, αλλά ο κινητήρας δεν είναι δανεισμένος όπως γίνεται συνήθως. Το κάρτερ του κινητήρα είναι φτιαγμένο εξ ολοκλήρου σε CNC από αεροπορικό αλουμίνιο 6061, με τον άξονα πρωτεύουσας μετάδοσης του κιβωτίου (με κάθετη διάταξη αξόνων αλλά Tri-Axis της Yamaha για μείωση του μήκους του κινητήρα) να είναι ουσιαστικά και το σημείο έδρασης πλαισίου και ψαλιδιού. Το ασάβλινο πλαίσιο κολληιέται στο χέρι και διαθέτει τεράστιες εδράσεις για τον κινητήρα, ο οποίος είναι φυσικά ενεργό μέρος του. Ο δίκυλινδρος V 56 μοιρών διαθέτει 2,163 cc (ή 132 c.in) με απόδοση 132 ίππων και σχεδόν 21 κιλών ροπής! Όλα αυτά με ανακαινωμένο βάρος 227 kg, σε γεωμετρία sport touring μοτοσυκλέτας, βλέπε μεταξόνιο 1,587.5 mm, κάστερ 23.5 μοίρες και ίχνος 96.5 mm.

Η εμμονή στη λεπτομέρεια συνεχίζεται φυσικά και στα περιφερειακά, με 50άρι πιρούνι Marzocchi RAC και αμορτισέρ της Race Tech, όλα πλήρως ρυθμιζόμενα και με επιλογές αργών-γρήγορων αποσβέσεων. Μπροστά έχουμε δίσκους και τετραπίστονες ακτινικές Berignier, πίσω μια μονobloc διπίστονη Brembo και φυσικά ανθρακονημάτινες ζάντες.

Και αν αυτά δε σας έψησαν, ρίξτε μια ματιά στο γυάλινο καπάκι στη δεξιά πλευρά του κινητήρα που παίζει ταινία με το σύστημα χρονισμού των βαλβίδων.

Το X132 είναι ήδη διαθέσιμο στις Η.Π.Α. κατόπιν παραγγελίας, κοστίζει \$45,000 (€34,420) μέχρι την 1η Μαρτίου του 2012 ως προσφορά, ενώ από τότε και μετά θα κοστολογείται \$49,500 (€37,864).





Lazareth Wazuma V8F

Οι δημιουργίες του θεότρεφου Lazareth πάντα δίχαζαν τις απόψεις, αλλά τίποτα άλλο δε μπορεί να συγκριθεί με το V8F που μετά την παρουσίασή του σε επιλεγμένα σαλόνια αυτοκινήτων πέρυσι είναι πλέον προς πώληση.

Το V8F ξεκίνησε ως ένα 'απλό' Wazuma R1, χτισμένο όπως το όνομα προδίδει γύρω από τον κινητήρα του κορυφαίου Superbike της Yamaha. Θέλοντας όμως το κάτι τις παραπάνω, ο Lazareth αντικατέστησε τον τετρακύλινδρο με έναν τρίλιτρο V8 της Ferrari, με δικό του ψεκασμό που οι φήμες λένε ότι αποτελείται από δύο σετ Superbike προγραμματισμένα να λειτουργούν παράλληλα σε κάθε σετ κυλίνδρων. Η βασική δομή με τους δύο τροχούς εμπρός και τους δύο ενωμένους πίσω παραμένει, ενώ το κουστόμι είναι καινούργιο και φυσικά βαμμένο στο κόκκινο της Ferrari.

Το V8F αποδίδει 250 ίππους που έχουν να κινήσουν μόλις 650 κιλά, ενώ διαθέτει ηλεκτρική υποβοήθηση στο τιμόνι, τροχούς Momo 18 ιντσών και φυσικά δαγκάνες Brembo σε τέσσερις δίσκους 324mm. Αν πιστεύετε ότι κάτι τέτοιο θα κάνει τις διαδρομές σπίτι-δουλειά και δουλειά-σπίτι πιο ενδιαφέρουσες, το μόνο που μένει να κάνετε είναι να στείλετε μια επιταγή €200,000 στον Lazareth. Και για να πάρετε μια ιδέα του μεγέθους αλλά και να το ακούσετε, περάστε από εδώ: <http://youtu.be/0oPf153Fp0Q>



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

blog.ebike.gr



Benelli Due 756

Όχι, δε μπερδευτήκαμε αναδημοσιεύοντας είδηση από το 2006.

Η μοτοσυκλέτα μπορεί να είναι ίδια βέβαια εξαιρουμένου του χρώματος, αλλά αυτή τη φορά η Benelli με επίσημη ανακοίνωσή της μας πληροφορήσε ότι το δικύλινδρο streetfighter της θα βγει από το στάδιο του πρωτότυπου και μπει στην παραγωγή στα τέλη του 2012.

Αυτό που είναι ίσως ακόμα πιο εντυπωσιακό από την βαετή καθυστέρηση είναι ότι το Due συνεχίζει να δείχνει φρέσκο σχεδιαστικά, αν και η απόδοση του δικύλινδρου μάλλον θα χρειάζεται λίγη εκγύμναση από τις μέρες που η Ιταλική εταιρεία έκοψε έναν κύλινδρο από το μοτέρ του Tre.

Με δεδομένη την πατρίδα της μητρικής εταιρείας Qian Jiang, δεν είναι περίεργο ότι το Due θα κυκλοφορήσει πρώτα στην Κίνα. Αυτό που κάνει εντύπωση, ιδιαίτερα λογιστικά, είναι η δήλωση της Benelli Q.J. ότι η παραγωγή θα γίνεται στην Ιταλία και οι μοτοσυκλέτες θα εξάγονται από εκεί στην Κίνα και στις αναπτυσσόμενες χώρες, ενώ διαβάζοντας ανάμεσα στις γραμμές δεν αποκλείεται να ακολουθήσει και επόμενη έκδοση της μοτοσυκλέτας. Αρκεί βέβαια πρώτα να μπει στην παραγωγή.

more stuff...

Απαγόρευση μεταφοράς συνεπιβάτη σε μοτοσυκλέτες για τους επόμενους 6 μήνες τουλάχιστον αποφάσισαν οι Αρχές στην Ονδούρα της Κεντρικής Αμερικής. Ο λόγος; Όχι η ασφάλεια των επιβατών αλλά των... πεζών, καθώς έχουν αυξηθεί ιδιαίτερα οι δολοφονίες και η διακίνηση ναρκωτικών με μοτοσυκλέτες. Για δεσ.



Δεν είναι λίγοι αυτοί που έχουν αποφύγει στο παρά τσακ ατύχημα κοιτώντας μια αιθέρια ύπαρξη ενώ θα έπρεπε να προσέχουν το δρόμο, όπως λίγοι δεν είναι και αυτοί που έχασαν την ευκαιρία του 'παρά τσακ'. Το να σε πιάσει κάμερα όταν όχι μόνο να σαβουριάζεις αλλά να παίρνεις και άλλους μαζί σου... priceless. <http://youtu.be/D-0hBHTDnJ8>



Καιρό δεν έχουμε να βάλουμε κόντρα αυτοκινήτου και μοτοσυκλέτας; Οι φίλοι μας από το Auto Express αποφάσισαν να στήσουν μια οικογενειακή αναμέτρηση ανάμεσα στη νέα M5 και την S1000RR, διαλέγοντας το Cadwell Park μια μέρα που έτυχε να είναι βρεγμένο. <http://youtu.be/ea5phrFyFy8>



Μπορεί η Dainese και η Alpinestars να εξελίσσουν αερόσακους για χρήση μοτοσυκλέτας, αλλά δεν το λημόν να δουν το θέμα πιο ολοκληρωτικά. Ο Καναδός εφευρέτης Rejan Neron κάνει το επόμενο βήμα, ώστε να κυλάτε ατελείωτα χτυπώντας ό,τι και όποιον βρείτε μπροστά σας. Είναι τουλάχιστον πρωτότυπος. <http://youtu.be/rQr8YkzEEWQ>





Raven 750

Σας αρέσουν οι κλασικές μοτοσυκλέτες αλλά θέλετε κάτι ελαφρά διαφορετικό που θα κάνει τα κεφάλια να γυρίζουν χωρίς να σας αφήνει κάθε τρεις και λίγο; Ίσως το Raven 750 να είναι η λύση στο πρόβλημά σας.

Το πρώτο παιδί ενός νέου custom builder είναι χτισμένο γύρω από τον κινητήρα ενός Moto Guzzi Ambassador του 1971, ο οποίος είναι γυρισμένος κατά 90 μοίρες ώστε οι κύλινδροι να βρίσκονται μέσα στο πλαίσιο και όχι μπροστά από τα γόνατα του αναβάτη, με τον άξονα να έχει δώσει τη θέση του σε αλυσίδα κρατώντας το βάρος χαμηλά και δημιουργώντας μια απλή μοναδική αισθητική.

Ο κινητήρας είναι φυσικά πλήρως ανακατασκευασμένος, όπως άλλωστε το τεσσάρι σασμάν που προέρχεται από Norton και πιρούνι-ψαλίδι από Honda. Πλαίσιο, κουστούμι και εξαρτήματα είναι χειροποίητα ειδικά για το Raven, ενώ και τα ηλεκτρικά είναι καινούργια.

Ο Jeff Gundlach που βρίσκεται πίσω από τη Raven Motorcycles σκοπεύει να κατασκευάζει τα Raven κατά παραγγελία. Οι υποψήφιοι θα μπορούν να επιλέξουν τον κυβισμό (750, 850 ή 1000cc) καθώς και αν θέλουν καρμπυρατέρ Dell' Orto ή Mikuni. Η τιμή ξεκινά από τις \$25,000, καθόλου άσχημα αν αναλογιστεί κανείς τη μοναδικότητα της μοτοσυκλέτας καθώς και την ευκολία στη συντήρηση. Καλύτερα να προγραμματίσετε την αγορά σας νωρίς όμως, καθώς η εταιρεία θέλει έναν χρόνο για την κατασκευή.



Photography by Frank J. Bott

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

blog.ebike.gr



Mototech RC4 690R



Αχ, η πονεμένη ιστορία των Supermono. Πολλοί είναι αυτοί που έχουν μετατρέψει τα μονοκύλινδρα της KTM σε μοτοσυκλέτες πίστας, ενώ ούτε οι ίδιοι οι τεχνικοί της KTM κατάφεραν να αποφύγουν τον πειρασμό και ας μη μπήκε ποτέ σε παραγωγή.

Με το νέο Duke 690R να γίνεται πιο ασφαλτικό από ποτέ όμως, ήταν ζήτημα χρόνου μέχρι να δούμε μια αντίστοιχη έκδοση από κάποιο βελτιωτή. Όχι ότι περιμέναμε να είναι τόσο εντυπωσιακό. Το RC4 690R είναι παιδί της Γερμανικής Mototech που ειδικεύεται στη βελτίωση αναρτήσεων, παρότι δείχνει σα να βγήκε από τις γραμμές παραγωγής της ίδιας της KTM. Το κιτ μετατροπής περιλαμβάνει πλήρες ανθρακονημάτινο κουστούμι, ανθρακονημάτινο φίλτροκούτι με Ram Air, rearsset και clip on. Κουβέντα για αλλαγές στις αναρτήσεις παρότι είναι ο τομέας της Mototech.

Χάρη στην επιλογή των υλικών και την όχι ακριβώς βαρέων βαρών βάση, η RC4 690R σταματάει τη βελόνα στα 125 μόλις κιλά για τους 70 ίππους που αποδίδει ο μονοκύλινδρος. Που αν δε σας φτάνουν θα τα κάνει 80 η Mototech με τα καλούδια της. Με εργονομία αναβάτη δανεισμένη από το RC8R το RC4 δείχνει ιδανικό όπλο για τα Trackday αυτού του κόσμου, προσθέτοντας €4,800 στην τιμή αγοράς ενός Duke 690R. Εκτός βέβαια αν θέλετε να φτιάξετε ένα μόνοι σας...έκλεβαν τα φίλμ για να μη διαρρεύσουν οι φωτογραφίες και πέσουν οι πωλήσεις των υπό αντικατάσταση μοντέλων...





Harley Davidson: Στόχοι και επέκταση

Μπορεί η Harley να χρειάστηκε να σφίξει γερά το ζωνάρι όταν τη χτύπησε η ύφεση, αλλά έχει περάσει πλέον ξανά στο στάδιο της ανάπτυξης και της επίτευξης στόχων.

‘Ο στόχος μας ήταν να γίνουμε 1οι σε πωλήσεις μοτοσυκλετών στις ΗΠΑ σε αναβάτες νεαρής ηλικίας. Τον φτάσαμε,’ δήλωσε ο υπεύθυνος Μάρκετινγκ της εταιρείας, Mark-Hans Richer.

Παρά τη συνολική πτώση της αγοράς, η H-D ανέβασε κατά εν τρίτον το ποσοστό της στην κατηγορία σε αναβάτες κάτω των 35, κυρίως χάρη στην επιθετική τιμολόγηση των entry level μοντέλων της όπως η Iron 883, φτάνοντας πλέον το 48.6% της πιάτας ή τέσσερις φορές πάνω απ’ τον κοντινότερο ανταγωνιστή της.

Η H-D γνωρίζει πολύ καλά το πόσο περιοριστική είναι αυτή η κατηγορία όμως εξ ου και η ανακοίνωση εκ στόματος του COO της, Matt Levatich, ότι η εταιρεία σκοπεύει να παρουσιάσει μοτοσυκλέτες που θα είναι πιο προσιτές τόσο οικονομικά όσο και σε όγκο. Χωρίς τις εναλλακτικές πλάτες της Buell πλέον, περιμένουμε με ενδιαφέρον να δούμε πως θα καταφέρει η H-D να επεκτείνει τη γκάμα της προς τα κάτω, χωρίς ταυτόχρονα να επηρεάσει την εικόνα της που διατηρεί σταθερή με πυγμή όλα αυτά τα χρόνια.



Yamaha XT1200Z Super Tenere World Crosser

Το World Crosser παρουσιάστηκε ως πρωτότυπο πέρυσι στην EICMA, δίνοντας από το περίπτερο μια αύρα περιπέτειας που έκανε το Super Tenere να φαίνεται όλο και πιο ενδιαφέρον.

Παρά τις τότε ελλείψεις μας όμως, η Yamaha άφησε το ρόλο της εξέλιξης του μεγάλου της On Off σε ιδιώτες βελτιωτές. Ως τώρα. Με επίσημη ανακοίνωσή της η Ιαπωνική εταιρεία έκανε αυτό που όλοι περίμεναν, περνώντας το World Crosser σε κανονική παραγωγή ως μοντέλο 2012. Μηχανολογικές αλλαγές δεν υπάρχουν σε σχέση με το Super Tenere, αλλά μια σειρά προστατευτικών και κοσμητικών αλλαγών καταφέρνουν να αλλάξουν άρδην την εικόνα του μεγάλου δίκυκλου. Τα πλαισιά καπάκια του ψυγείου είναι πλέον από ανθρακόνημα, ενώ πέρα από την πατροπαράδοτη και αναμενόμενη ποδιά του κινητήρα έχουμε πλέον προστατευτικά πλαισίου, πιρουνιού, άξονα μετάδοσης καθώς και στη δαγκάνα του πίσω φρένου.

Τα τακουνάτα ελαστικά όπως και η εξάτμιση της Akrapovic που κοσμούσαν με την παρουσία τους το πρωτότυπο θα διατίθενται ως προαιρετικά αξεσουάρ από τη Yamaha.





Fan_Motorcycles

όπως λέμε **DUCATI**



όλοι οι συνδυασμοί ανταλλαγών
όλων των επώνυμων εργοστασίων



Fan_Motorcycles

Ηρώων Ποδηλατεχνείου 8 Ηλιούπολη | showroom 210.9955451
service 210.9922948, www.fanmoto.gr - info@fanmoto.gr

first rides

Δηλαδή αυτό θα αντικαταστήσει μια μέρα τα σκούτερ;







first ride

Aprilia SR Max 300



Ο άνηθος που
εαυτος



**Θα μπορούσαμε να συνοψίσουμε ολόκληρη τη δοκιμή σε λίγες μόνο λέξεις:
Το SR Max είναι το Nexus της Aprilia με σούπερ τιμή**





Αν οι φωτογραφίες του SR Max σας φέρνουν στο μυαλό το Gilera Nexus δεν κάνετε λάθος. Πράγματι το νέο Aprilia είναι βασισμένο στο γνωστό σκούτερ της Gilera, για την ακρίβεια είναι πανομοιότυπο. Τώρα λοιπόν η Aprilia λανσάρει ουσιαστικά το δίδυμο αδελφάκι του Nexus στα 125 και 300 κυβικά εκατοστά στα δικά της χρώματα και λογότυπα.

Αρα μπορούμε να μιλήσουμε για μια γνωστή αξία, καθώς το Nexus έχει αγαπηθεί αρκετά στη χώρα μας. Σύμφωνα με την Aprilia το SR Max είναι ένα τουριστικό σκούτερ, η ίδια το αποκαλεί Grand Touring, ενώ εμείς θα προσθέσουμε πως έχει και μια ιδιαίτερα τονισμένη σπορ συνιστώσα.

Αθλητής Max

Το αθλητικό του χαρακτήρα του SR Max φαίνεται από την πρώτη στιγμή που θα καθίσεις στη σέλα του. Κάθεσαι ψηλά, τόσο ψηλά που αν δεν έχεις το μπόι να σε υποστηρίξει





πιθανότητα θα προβληματιστείς ως προς την πρόσβαση στο έδαφος. Το τιμόνι έρχεται σχετικά χαμηλά για σκούτερ και αυτή η θέση οδήγησης σε ψήνει από την αρχή για επιθετική οδήγηση.

Μετά εκκινείς τον κινητήρα και το παιχνίδι αρχίζει. Αν και ήσυχος στη λειτουργία του, έχει έτσι ρυθμισμένη τη μετάδοσή του που ξεκινά δυνατά και επιταχύνει πολύ γρήγορα. Παρά τα κάμποσα κιλά του δείχνει έναν ιδιαίτερα ροπατό κινητήρα που θα περίμενε κανείς από περισσότερα κυβικά. Συνεχίζει να επιταχύνει διαρκώς και τα 130 στο κοντέρ είναι ψωμοτύρι για το SR Max, με τελική ταχύτητα που εύκολα πλησιάζει τα 160 km/h!

Με αυτά τα χαρακτηριστικά απόδοσης είναι μάλλον προφανές πως στην πόλη το νέο Aprilia αναδεικνύεται σε εξαιρετικό σύμμαχο έχοντας εύκολες προσπεράσεις οπουδήποτε χρειαστεί με πολύ καλή ανταπόκριση στις εντολές του χεριού στο γκάζι.

Το ιταλικό σκούτερ σε υποστηρίζει και όταν θες να στρίψεις, με αναρτήσεις σφικτά ρυθμισμένες. Παρότι οι διαδρομές τους είναι πολύ μικρές, λίγες φορές θα τερματίσουν σε λακούβες ή σαμαράκια χάρη στις στιβαρές αποσβέσεις τους, γεγονός που στερεί ένα μικρό ποσοστό άνεσης στην καθημερινή μετακίνηση αλλά προσφέρει πολύ περισσότερο σε συνεπή συμπεριφορά στο στροφιλίκι. Ναι, το SR Max αρέσκει να στρίβει και σε βοηθά να το απολαύσεις πολύ περισσότερο απ' όση θα περίμενες από ένα σκούτερ. Λόγω σκουτερίστικης κατανομής βάρους θα σου προσφέρει την κλασική αίσθηση υποστροφής, αλλά θα σου δώσει ταυτόχρονα και τη δυνατότητα να το πιέσεις λίγο περισσότερο για να ακολουθήσει την τροχιά σου δίχως τρομακτικά κουνήματα





και με την αίσθηση που χρειάζεσαι για να ξέρεις πόσο να το πλαγιάσεις.

Εδώ αναδεικνύεται ιδιαίτερα και ο ρόλος των Michelin City Grip, τα οποία λειτουργούν υποδειγματικά στις αστικές συνθήκες, συμπεριφέρονται άριστα από τα πρώτα χιλιόμετρα φτάνοντας γρήγορα σε θερμοκρασία λειτουργίας και κρατούν τόσο καλά που ντροπιάζουν όλα αυτά τα νάιλον υποκατάστατα ελαστικών που συχνά συναντάμε ως πρώτη τοποθέτηση σε σκούτερ. Αξίζουν τα λεφτά τους και με το παραπάνω και μπράβο στην Aprilia που τα επέλεξε αντί να στραφεί σε μια πιο φτηνή πλαστική λύση.

Το τρελό λαμπάκι

Στο ταξίδι το SR Max επιβεβαιώνει πλήρως τις περί Grand Touring δηλώσεις της Aprilia. Η αεροδυναμική του προστασία είναι εξαιρετική, η σέλα άνετη για πολλή ώρα και η ρυθμιζόμενη σε τρεις θέσεις ζελατίνα (με εργαλεία) θα καλύψει ακόμη και μπασκετμπολίστα. Ο χώρος κάτω από τη σέλα είναι άπλητος, έχει τα απαραίτητα ντουλαπάκια για τα ψιλά από τα διόδια ή το κινητό, ενώ τα μικρά πτερύγια στις άκρες του φέρινγκ κάνουν πολύ καλή δουλειά στο να κρατούν τον αέρα (ή το νερό) μακριά από τα χέρια του αναβάτη. Περισσότερο να αναφέρω πως και ο συνεπιβάτης θα σας αγαπήσει.

Μπορεί άνετα να ταξιδεύει όλη μέρα με 130, κρατώντας την μέση κατανάλωση κάτω από τα 4.5 λίτρα ανά 100 km, μια τιμή με την οποία θα καλύψει εύκολα και ξεκούραστα τουλάχιστον 250 χιλιόμετρα μεταξύ ανεφοδιασμών. Εδώ θα αναφερθώ στην ένδειξη των οργάνων: Ο δείκτης βενζίνης



στο SR Max της δοκιμής ήταν αναξιοπίστος, καθώς κάθε φορά που έσβηνα και ξαναξεκινούσα τον κινητήρα έδειχνε μια-δυο παύλες πάνω ή κάτω από πριν, με αποτέλεσμα να έχω μια "στο περίπου" ιδέα για τη διαθέσιμη βενζίνη. Κανένα πρόβλημα όταν το έχω γεμάτο, αλλά όταν φτάνει στα όρια της ρεζέρβας η κατάσταση γίνεται συγκεχυμένη. Άμεσο αποτέλεσμα είναι και το λαμπάκι της ρεζέρβας να αναβοσβήνει κατά βούληση για πολλές δεκάδες χιλιόμετρα.

Στην ψηφιακή οθόνη των οργάνων η Aprilia έξιπνα έχει συμπεριλάβει και ένδειξη μέσης και τρέχουσας κατανάλωσης, καθώς και υπολειπόμενων χιλιομέτρων, μόνο που και αυτές ακολουθούν την τρέλλα της ένδειξης στάθμης καυσίμου. Όταν λοιπόν το κίτρινο λαμπάκι αναβόσβηνε όπως του έκανε κέφι, προσπαθούσα να δω πόσα χιλιόμετρα μου μένουν, για να βλέπω στο ένα φανάρι 20 και στο επόμενο 140! Όπως καταλαβαίνετε κάτι δεν πάει καλά με τον αισθητήρα του φλιότερ, ο οποίος μάλλον χόρευε ανεξέλεγκτα στις ταλαντώσεις της ελεύθερης επιφάνειας του καυσίμου στο ρεζερβουάρ. Αυτό που δε μπορώ να ξέρω είναι αν αυτό αφορούσε μόνο το συγκεκριμένο SR Max ή όχι.

Σούπερ τιμή

Η εγνωσμένη αποδοχή του Gilera Nexus από το ελληνικό αγοραστικό κοινό στα τρία χρόνια κυκλοφορίας του είναι το καλύτερο εχέγγυο για την επιτυχία του SR Max. Όντας ουσιαστικά δύο ολόιδια σκούτερ, η Aprilia προτείνει ένα

επιβεβαιώνει
τις περί Grand Touring
δηλώσεις της
Aprilia







προϊόν ήδη γνωστό, αποδεκτό και καλοπουλημένο. Μόνο που το νέο αυτό αδελφάκι του Nexus έρχεται στην αγορά με ένα εξαιρετικά αποδοτικό εφόδιο: Τα €4,090 είναι μια σούπερ τιμή, πολύ κάτω από την τιμή του δίδυμου αδελφού του. Διά του λόγου το αληθές, το Nexus τώρα προσφέρεται με μια γενναία έκπτωση, από τα €4,935 στα μόλις €4,485! Το σημαντικότερο για το SR Max είναι πως με αυτήν την τιμή χτυπά στα ίσια εταιρείες όπως η Kymco και η SYM, οι οποίες ως τώρα είχαν ως ισχυρότερο όπλο τους την τιμή τους, ενώ αφήνει πολύ πίσω τον ιαπωνικό ανταγωνισμό και τους όποιους Ευρωπαίους (όπως π.χ. την Peugeot). Και, εδώ που τα λέμε, το SR Max μοστράρει μια εξαιρετική ποιότητα φινιρίσματος, πανέμορφο σχεδιασμό και άφθονη "μούρη" στον δρόμο. Με την τιμή του λοιπόν δεν αποκλείεται να φέρει σε δύσκολη θέση ακόμη και πολλά μοντέλα αδελφών εταιρειών, όπως η Gilera και η Piaggio. <<

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,110 mm
Πλάτος:	780 mm
Ύψος:	Δ.Α.
Μεταξόνιο:	1,515 mm
Ύψος σέλλας:	815 mm
Ρεζερβουάρ:	15.5 lt (2.8 ρεζέρβα)
Βάρος κατασκευαστή:	174 kg (κενό)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	4Τ, υγρόψυκτος, μονοκύλινδρος, 1 ΕΕΚ, 4 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	75 x 63 mm
Χωρητικότητα:	278 cc
Σχέση συμπίεσης:	Δ.Α.
Ισχύς κατασκευαστή:	22 / 7,250 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	2.35 / 6,000 kg.m/rpm

**ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ
ΕΜΠΡΟΣ**

Τηλεσκοπικό πιρούνι	94 / 35 mm
Διαδρομή / Διάμετρος:	Καμία
Ρυθμίσεις:	

ΠΙΣΩ

Δύο αμορτισέρ	76 mm
Διαδρομή:	Προφόρτιση ελατηρίων σε τρεις θέσεις
Ρυθμίσεις:	

**ΤΡΟΧΟΙ / ΦΡΕΝΑ
ΕΜΠΡΟΣ**

Ζάντα:	15 in
Ελαστικό:	120/70-15, Michelin City Grip
Φρένο:	Δίσκος 260mm, δαγκάνα 2 εμβόλων με γλίστρα

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	14 in
Ελαστικό:	140/60-14, Michelin City Grip
Φρένο:	Δίσκος 240mm, δαγκάνα 2 εμβόλων

aprilia



APRILIA SR MAX 300
PIAGGIO ΕΛΛΑΣ Α.Ε.
4,090€



SYM

Engine of Life



WOLF 250i

Ο Λύκος...
και ο Μέρμηγκας...

ComBiz 125



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



MAXSYM 400i



CITYCOM 300



GTS 250i/300i



NEO WOLF 125



HD2 125/200



SYMPHONY SR 50/125/150



MODENAS GT 135



DAYTONA SPRINTER 50/125



ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ

ΠΩΛΗΣΕΙΣ - ΑΝΤΑΛΛΑΓΕΣ - SERVICE - ΑΞΕΣΟΥΑΡ

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



first ride

Futura Como 800

FUTURA
EURO
LOGIC

**Ματιά
στο μέλλον**



Ναι ξέρω πως δε σας γεμίζει το μάτι, όμως η μέρα πλησιάζει που τέτοια ηλεκτρικά οχήματα θα πάρουν τη θέση των παραδοσιακών σκούτερ. Διερευνούμε πόσο κοντά ή μακριά είναι αυτή





Πριν μπω στο κατάστημα Moto Market της οδού Καλλιρρόης για να παραλάβω το Como 800 δεν είχα ιδέα περί τίνος επρόκειτο. Δεν το είχα δει ούτε σε φωτογραφία, ήξερα μόνο πως θα έκανα την πρώτη μου δοκιμή ηλεκτρικού οχήματος και ήμουν ανάλογα περίεργος, όσο και ενθουσιασμένος. Πριν καν το δω από κοντά ήρθε η πρώτη απογοήτευση: “Ωχ εσύ θα το κάνεις; Με τα κυβικά σου καλύτερα να αποφεύγεις τις ανηφόρες...” Γιατί ρε μεγάλη;

Λίγο αργότερα είδα το μικροσκοπικό Como, έμαθα πως η ισχύς που αποδίδει η μπαταρία του είναι μόλις 800W, δηλαδή το ανάλογο περίπου 1 ίππου, και πήρα τον δρόμο για το σπίτι μου. Ξεκινώντας στην Καλλιρρόης έβρισκα το μικρό ηλεκτρικό μηχανάκι υπέροχο ως παιχνίδι. Ξεκινά αθόρυβα και δείχνει να δυσκολεύεται να εκκινήσει τα κιλά μου, μετά τα πρώτα μέτρα επιταχύνει άνετα ως τα 30 km/h και από εκεί μέχρι να φτάσει στα περίπου 40 που είναι η τελική του ασθμαίνει αρκετά, αλλιώς η όλη φάση είχε μια δόση παιδικής γοητείας. Μέχρι που έφτασα στην πρώτη καλή ανηφόρα. Στη μέση των περίπου δέκα μέτρων της είχα μείνει από γκάζι και έπρεπε να ανέβω την υπόλοιπη με πετάλι. Ούτε αυτό ήταν εύκολο, καθώς τα πετάλια έχουν πολύ κοντό μήκος και το ύψος μου ανάγκαζε τα πόδια μου να είναι πολύ διπλωμένα. Τα κατάφερα όμως και μόλις η κλίση άρχισε ξανά να οριζοντιοποιείται το γκάζι με προώθησε στην ξεκούραση – προς μεγάλη μου χάρη. Είναι μάλλον προφανές πως αυτό το μοτοσυκλετάκι δεν είναι φτιαγμένο για το δικό μου μέγεθος. Οι φωτογραφίες άλλωστε το δείχνουν όσο πιο εξόφθαλμα γίνεται.

Δεν ξενώ πως καθαλώ ένα “μηχανάκι” που οδηγείται με





άδεια μοτοποδηλάτου (δηλαδή πεννηταριού), οπότε βάσει νόμου αυτή πρέπει να είναι και η τελική του, το οποίο κανονικά δεν επιτρέπεται να κυκλοφορεί σε δρόμους ταχείας κυκλοφορίας. Αποκλείεται η Λεωφόρος Συγγρού δηλαδή... Τα παιδιά στο Moto Market με είχαν ήδη ενημερώσει πως το πελατολόγιο συγκεκριμένων δικύκλων τα αγοράζει μόνο για να πηγαίνουν βόλτες ή για ψώνια στα περίξ της γειτονιάς τους, σε αποστάσεις όχι μεγαλύτερες μερικών μονοψήφιων χιλιομέτρων.

Ψώνιο

Αποφάσισα λοιπόν να δοκιμάσω αρχικά το Como σε τέτοια χρήση. Στα περίξ του σπιτιού μου στο κέντρο η κάθε δουλειά έγινε διασκέδαση –αρκεί να μην περιλαμβάνει μεγάλης ή μακριές ανηφόρες... Αφενός αποστάσεις μερικών χιλιομέτρων καλύπτονται εύκολα και ξεκούραστα, αφετέρου μου άρεσε πολύ το να βρίσκομαι μόνιμως στο επίκεντρο της προσοχής. Χωρίς πλάκα δεν υπήρχε διαδρομή που να μη με ρωτήσει τουλάχιστον ένας άνθρωπος πόσο κάνει και από πού το πήρα.

“€1,080, Καθλιρώνς 43-45, Moto Market λήγεται το μαγαζί.” Όπως μπορείτε να καταλάβετε η γοητεία του μικρού Como προσελκύει πρωτίστως τις μικρές ηλικίες, ειδικά στην εφηβεία κάνει θραύση! Δε μένει όμως μόνο εκεί.

Όταν βρέθηκα με τον Κουρίδη για φωτογράφιση ήρθε και η επιβεβαίωση. Όταν τον είδα να το καθαλά συνειδητοποίησα πως στο μέγεθός του το Como δείχνει πολύ αρμονικότερο,

first ride

Futura Como 800



|| Μια
άλλη δοκιμή που
σκέφτηκα
να κάνω ήταν
να το συγκρίνω
με ένα
σκούτερ... ||



e



με τα κιλά του το ένα άλλογο τα καταφέρνει πολύ καλύτερα και δεν πνίγεται σε κάθε ανωφέρεια. Φαντάζομαι πως θα φανεί σε έναν 16χρονο ή μια κοπέλα.

Μετά βέβαια είπα να τη δω γενναίος. Σκέφτηκα πως με αυτονομία της τάξης των 50 km μπορώ, ας πούμε, να πάω να επισκεφτώ το πατρικό μου στα βόρεια προάστια. Κακή ιδέα. Πολύ πριν φτάσω στη Λεωφόρο Κηφισίας είχα συνειδητοποιήσει πως δεν έχω καμμιά ελπίδα σε ανοικτό δρόμο. Κάτι η αργή επιτάχυνση, κάτι η μικρή τελική σημαίνουν πως θα ήμουν ένα μόνιμο εμπόδιο στην κίνηση, χάρις που η συμπεριφορά Σουμάχερ των Ελλήνων οδηγών θα με έβαζε σε μόνιμο κίνδυνο, ακόμη και σε δρόμους που η ταχύτητα του Como είναι εναρμονισμένη με τα όρια ταχύτητας. Ποια είπατε;

Περιττό να αναφέρω πως εγκατέλειψα το εγχείρημα και επέστρεψα σπίτι. Ναι, θα έφτανα, αλλά μόνο ακολουθώντας μια διαδρομή αποκλειστικά και μόνο από συνοικιακά στενά και ήδη πριν φτάσω στο Ψυχικό σκεφτόμουν πως η επιστροφή δε θα είχε την ίδια πλάκα. Αφήστε που το ανέβασμα από Χαλάνδρι προς Βριληύσια είναι όλο ανηφόρα, με ό,τι αυτό σημαίνει για την αθλητική σιλουέτα μου και το γνωστό και μη εξαιρετέο ένα αλλογάκι του Como.

Η μάχη

Μια άλλη δοκιμή που σκέφτηκα να κάνω ήταν να το συγκρίνω με ένα σκούτερ. Εκείνες τις ημέρες είχαμε την τύχη να έχουμε στα χέρια μας το Suzuki Sixteen, ένα από τα οικονομικότερα σκούτερ με μεγάλους τροχούς, έτσι βάλθηκα να δω πως θα μου φαινόταν το ένα μετά το άλλο. Το σκεπτικό μου ήταν απλό: Πιστεύω ακράδαντα πως αυτού του είδους τα ηλεκτρικά δίκυκλα είναι η επόμενη μέρα της αστικής μετακίνησης, πιθανότατα κόβοντας μερίδιο από την πίτα των κατ' εσχόνη αστικών δίκυκλων, των σκούτερ.

Αυτό που έμαθα είναι πως αυτή η μέρα δε θα είναι και τόσο κοντινή. Είναι μεν αναπόφευκτη, αλλά μάλλον θα περιμένει μερικά ακόμη χρονάκια, τουλάχιστον στην Ελλάδα. Το



Como δεν έχει τα φόντα να ανταπεξέλθει στις ανάγκες μετακίνησης σε μια μεγαλούπολη όπως η Αθήνα, με τις μεγάλες αποστάσεις και τις γρήγορες ρεωφόρους. Ο λόγος είναι πολύ απλός: Θέλει γκάζι. Αυτό με τη σειρά του σημαίνει μεγαλύτερη και αποδοτικότερη μπαταρία, δηλαδή λεφτά. Με το ένα χιλιάρικο παίρνεις ένα μικρό ηλεκτρικό παιχνίδι που θα σε πάει ως τον φούρνο, το ταχυδρομείο ή το σούπερ μάρκετ της γειτονιάς, αλλά για να πας μακρύτερα θα χρειαστείς τουλάχιστον την τριπλάσια ιπποδύναμη. Οι μπαταρίες των ηλεκτρικών μοτοσυκλετών έχουν εξελιχθεί πάρα πολύ τα τελευταία χρόνια, αλλά κοστίζουν αναλογικά πολύ ακριβά με τους κινητήρες εσωτερικής καύσης. Αφήστε πως ένα πιο δυνατό ηλεκτρικό μηχανάκι θα απαιτούσε και αρκετά ακριβότερες αναρτήσεις και φρένα από αυτά που βλέπουμε εδώ στο μικρό Como, οπότε θα φτάναμε σε διλήμματα που μάλλον θα απέβαιναν σε βάρος του ηλεκτρικού. Σίγουρα στο μέλλον η παραγωγή τους θα γίνει φτηνότερη, αλλά προς το παρόν ο βενζινοβόρος κινητήρας επικρατεί.

Παιχνίδι

Μέχρι να φτάσουμε ως εκεί, μοτοσυκλετάκια όπως το μικρό Como 800 της Futura έχουν θέση στην αγορά ως λύσεις περιορισμένης χρηστικότητας. Η απλοϊκή του τεχνολογία επαρκεί για να κάνει τις δουλειές της ημέρας τριγύρω από το σπίτι, έχει αρκετά φρένα για το γκάζι του και τα φώτα του είναι αναπάντεχα δυνατά. Θα σε πάει στυλάτα για μέρες με μια φόρτιση και μετά απλά βγάζεις τη μπαταρία κάτω από τη σέλα και την παίρνεις στο σπίτι για να τη φορτίσεις για 4 με 5 ώρες. Δικάβαλο δεν παίρνει, προφανώς, αλλά τον







ένα αναβάτη του θα τον κάνει εξαιρετικά δημοφιλή σε κάθε του προορισμό. Να σας πω μόνο πως ο Κουρίδης δηλώνει αθεράπευτα ερωτευμένος μαζί του. Εγώ θα ήθελα την (μελλοντική) έκδοση με ισχύ που να ανταπεξέρχεται στα κιλά μου. Μιας και μιλάμε για εκδόσεις, υπάρχει διαθέσιμο και το Como 500, δηλαδή με μπαταρία 500W και τελική 25 km/h, το οποίο είναι κατά τα λοιπά πανομοιότυπο με το 800 και κοστίζει €980. Θα έλεγα πως το μοντέλο με τη μεγάλη μπαταρία είναι πολύ πιο συμφέρον.

Δεν είναι το μηχανάκι που θα αντικαταστήσει ακόμη το σκούτερ, αλλά αν μπορείς να διαθέσεις το ένα χιλιάρικο που απαιτεί θα το ευχαριστηθείς, εφόσον βέβαια δεν του ζητήσεις να κάνει πράγματα για τα οποία δεν έχει κατασκευαστεί. Είναι δηλαδή ένα κάπως ακριβό παιχνίδι που προσφέρει μια ματιά στην εποχή που έρχεται. <<

AVON TYRES



**Viper Stryke -
performance scooter tyre**

**VIPER
STRYKE**

Το νέο ελαστικό από την **AVON** είναι ειδικά μελετημένο και κατασκευασμένο για όλους τους τύπους SCOOTER.

Διαθέτει πυκνή χάραξη η οποία συνδυαζόμενη με το μείγμα πυριτίου, επιτυγχάνει γρήγορα ιδανικές θερμοκρασίες.

Έχει όλα τα απαραίτητα χαρακτηριστικά ώστε να παρέχει την μέγιστη δυνατή πρόσφυση σε γυαλιστερή και βρεγμένη άσφαλτο, σήμα κατατεθέν των Ελληνικών δρόμων.

Αποκλειστική Διάθεση Αντιπροσώπηση

AGRIPAN SA
ΠΑΝΤΕΛΗΜΟΝΙΤΗΣ

Ορφέως 111, Αθήνα 118 55 (Ρουφ)

Τηλ.: 210 3485185 - 8, Fax: 210 3410080

cover story

*Τα οχήματα του
σήμερα
στο Παρίσι
και του αύριο
στο Τόκυο*





TOYOTA
FUN-VII



Παρόθυμο

H



στο αύριο

Κάποτε στο Τόκιο οι Ιάπωνες έδειχναν τις σημαντικότερες νέες τους μοτοσυκλές. Τώρα οι ίδιοι κάνουν τις παρουσιάσεις τους στην Ευρώπη και το Tokyo Motor Show έχει εξελιχθεί σε μια έκθεση για το μέλλον που κάποτε θα έρθει

Mobility can change the world.



The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011





Mobility can change the world.



The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011

Honda

Το ηλεκτρικό supersport της Honda που παρουσιάστηκε στο Τόκιο αποδεικνύει πέραν κάθε αμφιβολίας πως το μέλλον μας έρχεται με βήμα ταχύ.

Αν και οι Ιάπωνες δεν έδωσαν στη δημοσιότητα τεχνικές πληροφορίες, άφησαν να εννοηθεί πως ο ηλεκτρικός κινητήρας προέρχεται από τα υβριδικά της αυτοκίνητα, είναι δηλαδή μια έτοιμη προς εφαρμογή τεχνολογία.

Όπερ σημαίνει πως δεν αποκλείεται σύντομα να το δούμε και σε αγωνιστική χρήση, όπως –λέω εγώ τώρα– στο TTGP του Isle of Man. Ο Soichiro Honda άλληλωσε κάποτε έτσι ξεκίνησε την αγωνιστική αυτοκρατορία της εταιρείας του και ίσως δεν είναι καθόλου τυχαίο που η Honda αποφάσισε να εμφανίσει το RC-E με αυτά τα κλασικά αγωνιστικά της χρώματα από το βαθύ παρελθόν.



RC-E



Mobility can change the world.



The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011



Honda

Αν και παρουσιάστηκε ως πρωτότυπο, είναι ήδη ανακοινωμένο πως οδεύει προς παραγωγή χωρίς ωστόσο να καθορίζεται ο χρόνος. Πάντως λογικά δεν πρέπει να αργεί, καθώς η μοτοσυκλέτα βασίζεται σε ένα σύνολο που εν πολλοίς βρίσκεται ήδη στην παραγωγή.

Ο κινητήρας προέρχεται από το CBR250R, είναι μονοκύλινδρος, υγρόψυκτος και ψεκαστός. Φορεμένος σε ένα περιμετρικό πλαίσιο με αναρτήσεις εκτός δρόμου και εμφάνιση που παραπέμπει στα αγωνιστικά CRF, το νέο μοντέλο έρχεται να αντικαταστήσει το υπάρχον 223 με τον απαραιτούμενο αερόψυκτο κινητήρα και να παίξει τον ρόλο του σύγχρονου XR250, της μοτοσυκλέτας που χρησιμοποιείς καθημερινά και το σαββατοκύριακο πας για ερασιτεχνικές εντουράδες. Τεχνικά χαρακτηριστικά δεν έχουν αποκαλυφθεί και από τη φωτογραφία το μόνο που μπορούμε να ανακαλύψουμε είναι οι διαστάσεις των τροχών, 21 ίντσες μπροστά και 18 πίσω.

Αυτός ο κινητήρας στο CBR αποδίδει ονομαστικά 26.5 hp / 8,500 rpm, οπότε με τις κατάλληλες προσαρμογές για τη νέα του χρήση μπορούμε να περιμένουμε ένα νοστιμότατο εντουράκι που με την κατάλληλη τιμή μπορεί να γεμίσει τους δρόμους, όπως έκανε κάποτε το θρυλικό XR.



CRF250L



Mobility can change the world.



The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011

Honda

Για να πάρουμε μια ιδέα του τι έχει στο μυαλό της η Honda για το CRF250L, στο Τόκιο παρουσίασε μια καστομαρισμένη έκδοση με ένα κάρτο καλοούδια από τον after market κατάλογο που προφανώς θα το συνοδεύει. Αν μη τι άλλο, αυτή η εικόνα μας δείχνει μια εντελώς άλλη μοτοσυκλέτα από αυτή που απεικονίζεται στις προηγούμενες σελίδες.



CRF250L CONCEPT MODEL

CRF250L Concept



Model

2011.11.10

Mobility can change the world.



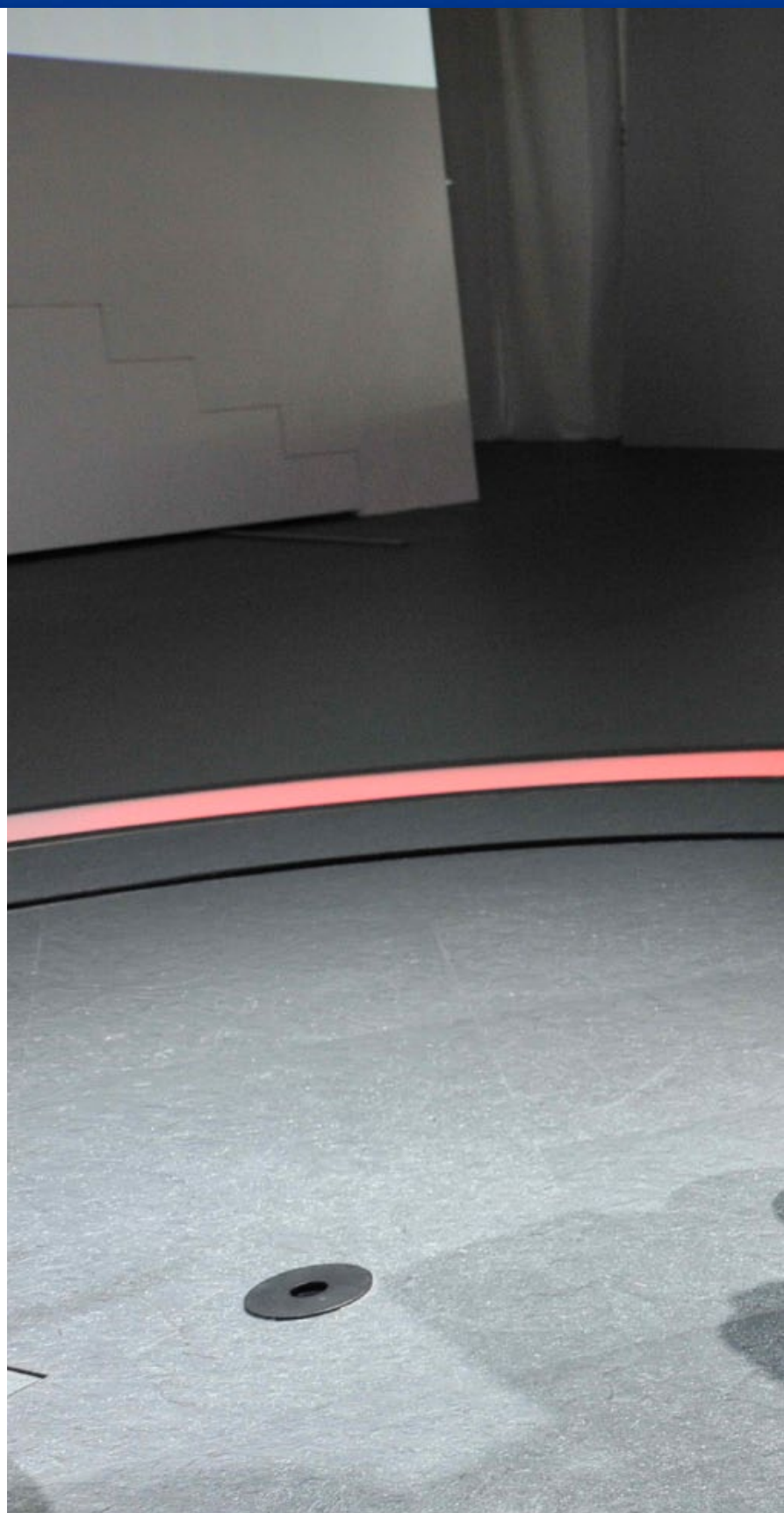
The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011

Honda

Πώς θα σας φαινόταν ένα μικρό ηλεκτροκίνητο καθημερινό μηχανάκι που μαζεύει σε μέγεθος μιας βαλίτσας; Η πρακτικότητά του θα ήταν τεράστια, λ.χ. να το έχεις μαζεμένο στο πορτ μπαγκάζ του αυτοκινήτου, ή να το αποθηκεύεις σε μια γωνιά του σπιτιού.

Αυτό ακριβώς προτείνει ως ιδέα με το πρωτότυπό της η Honda, πάνω στο οποίο φυσικά οραματίζεται μια μεγάλη σειρά αξεσουάρ, όπως πλυσινά πάνελ με διάφορα σχέδια και ό,τι άλλο μπορεί να βάλει ο νους.



MOTOR COMPO



Mobility can change the world.



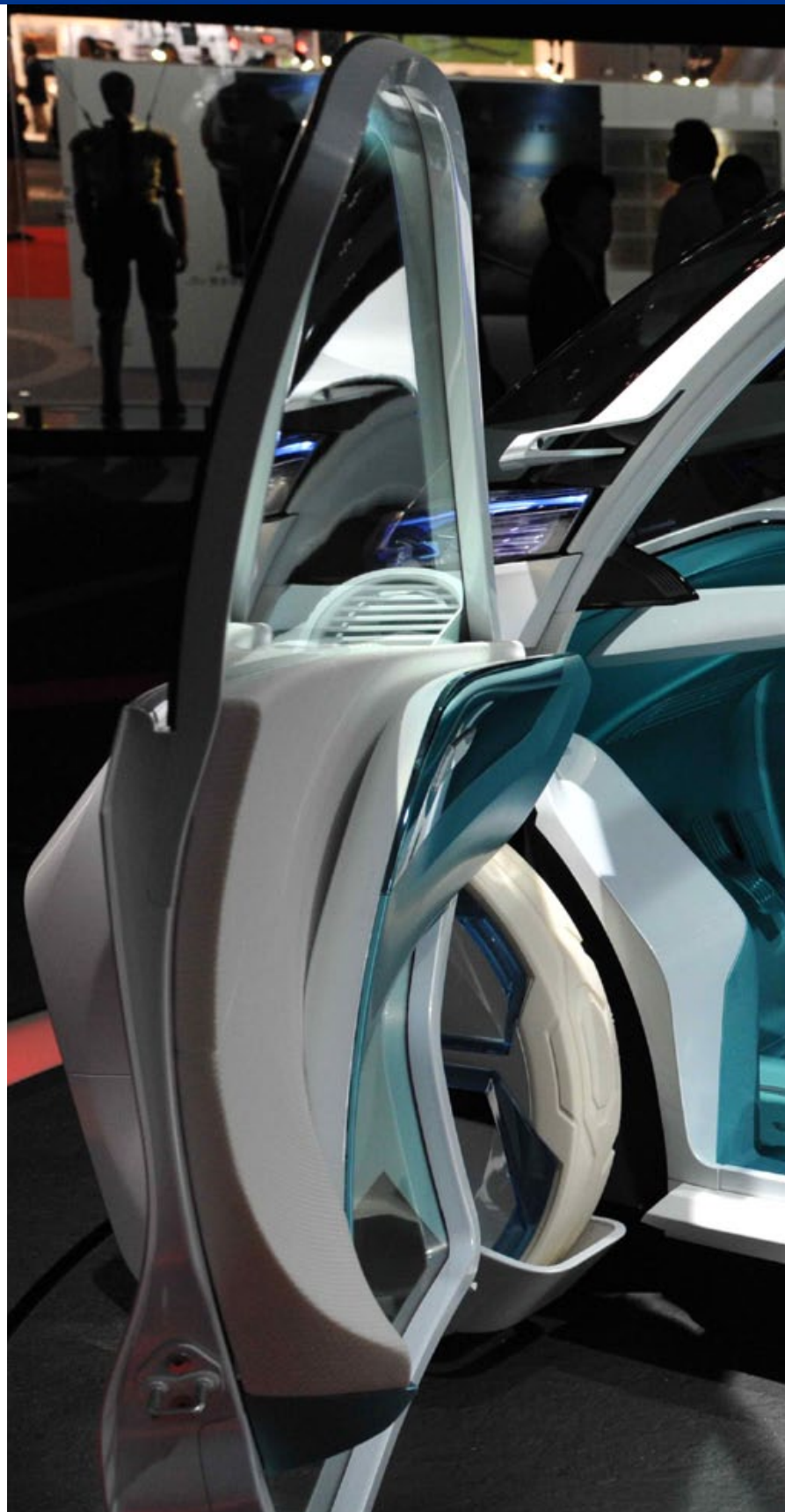
The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011

Honda

Το πρωτότυπο ηλεκτροκίνητο αυτοκίνητάκι της Honda είναι από μόνο του ένα γοητευτικό αστικό όχημα μετακίνησης, αλλά είναι χρήσιμο και όταν δεν οδηγείται. Η μπαταρία του αφαιρείται από το Micro Commuter και μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως ενεργειακή πηγή για άλλες συσκευές στο σπίτι ή έξω από αυτό.

Είναι σχεδιασμένο ώστε να μπορεί να χωρέσει μέσα του σε ειδικό χώρο το διπλωμένο Motor Compo, για να το έχεις δίπλα σου όπου και να πας.



MICRO COMMUTER CONCEPT



HONDA

Honda Design

Mobility can change the world.



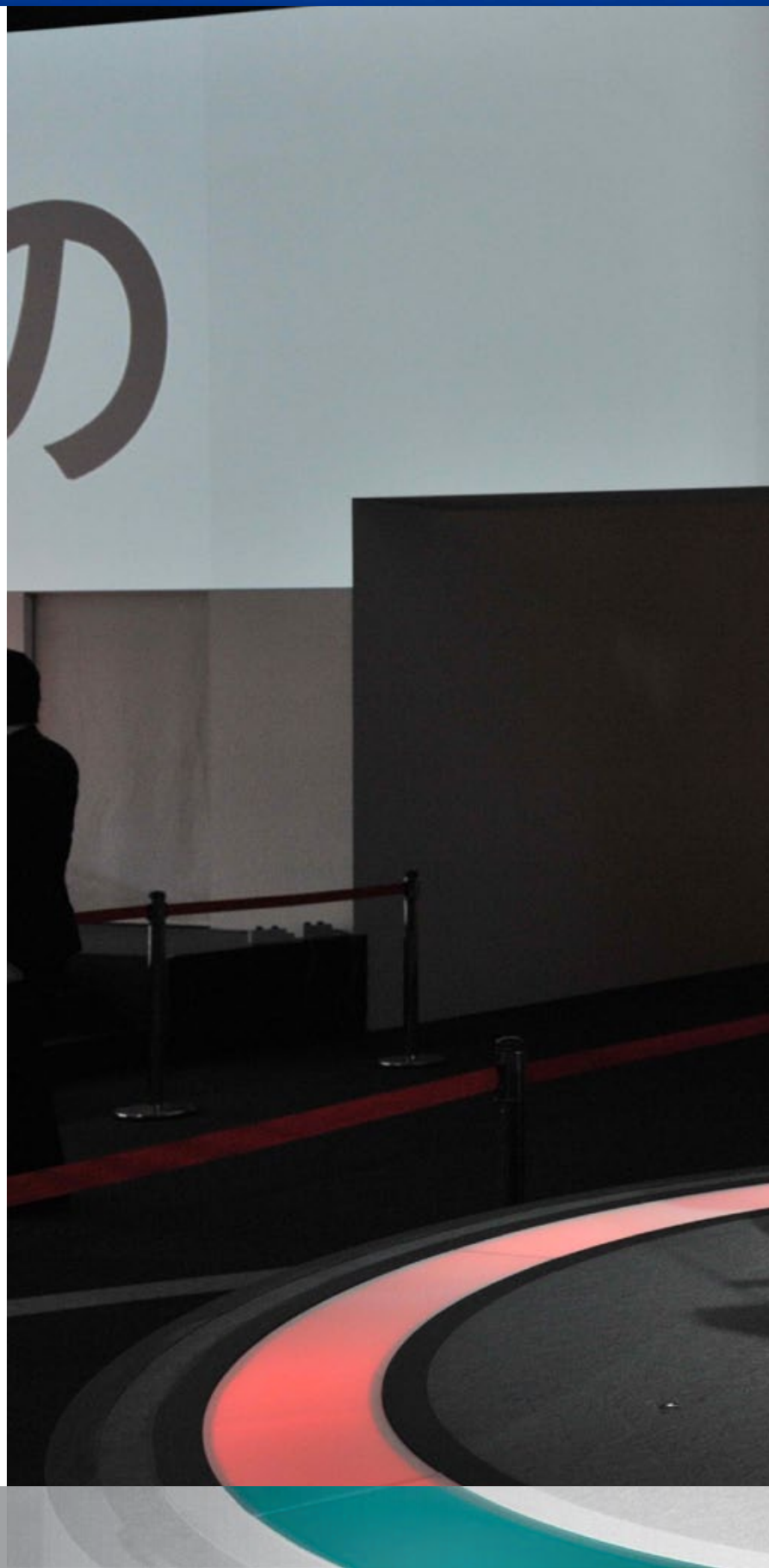
The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011

Honda

Ένα πρωτότυπο ηλεκτρικό σκεπαστό τρίκυκλο, το e-Canopy μπορεί να είναι ένα προσωπικό σκούτερ πόλης, αλλά και να αποτελέσει ένα επαγγελματικό εργαλείο τοποθετώντας μια βαλίτσα στο πίσω μέρος του για δουλειές όπως ντελίβερι, κούριερ κλπ.

E-CANOOPY





Mobility can change the world.



The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011

Honda

Αν ποτέ φτάσει στην παραγωγή αυτό το ηλεκτρικό καρότσι να ξέρετε πως διπλώνει κάθισμα και τιμόνι και μπαίνει στο πορτ μπαγκάζ του αυτοκινήτου. Όχι, δε λανσάρεται ως το αναπηρικό καροτσάκι του αύριο, αλλά ως μια προσωπική συσκευή μετακίνησης για όλους. Τώρα το ποιος θα ήθελε να κάνει τη βόλτα του με το Townwalker είναι ένα άλλο θέμα...

TOWNWALKER





HONDA

Mobility can change the world.



The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011



YAMAHA

IMASEN



Mobility can change the world.



The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011

Yamaha

Οι δημιουργοί του το αποκαλούν SUV μοτοσυκλέτα, προφανώς γιατί το πρωτότυπο XTW έχει ακριβώς την ίδια λογική με το Sports Utility Vehicle, προορίζεται να προσφέρει τις υπηρεσίες του "χωρίς περιορισμό οπουδήποτε και οποτεδήποτε" και είναι εξοπλισμένο γι' αυτό.

Ο κινητήρας είναι αερόψυκτος μονοκύλινδρος 250 cc, διαθέτει μεγάλο ρεζερβουάρ για ικανότατη αυτονομία, χώρους φόρτωσης για οτιδήποτε, παροχές ρεύματος, τεράστια εργαλειοθήκη κάτω από τη σέλα, άφθονα προστατευτικά παντού και λάστιχα-μπαλόνια λογικής TW για να πηγαίνεις παντού. Με όλα αυτά αντιλαμβανόμαστε, υποθέτω, πως η λογική δεν είναι "εντουράδα" μα "εξερεύνηση". Κρύβει και πολλές εκπλήξεις, όπως την ποδιά που ντουμπλάρει και ως φτυάρι με στυλιάρι-τρόμπα αποθηκευμένο στη δεξιά πηλαϊνή σχάρα.

Τα λιγοστά λόγια του press kit δεν αμελούν να προσθέσουν πως η σχάρα αηλιάζει εύκολα όποτε θες με τη σέλα του συνεπιβάτη. Μαρσιπιεδάκια του έχουν ήδη βάλει, έστω και σπαρτιάτικα κατευθείαν στο υποπηλαίσιο, κινητήρα έχει έτοιμο η Yamaha από τα TT-R, δε θέλει και πολύ. Για την ακρίβεια, η μοτοσυκλέτα αναφέρεται πως προορίζεται για την Ιαπωνική αγορά, κρίμα που μάλλον δε θα το δούμε και στον υπόλοιπο κόσμο.



XTW250 RYOKU



HITACHI
Inspire the Next

Motor Edge Theater

YAMAHA

AC100V
POWER SWITCH

XTW250

Mobility can change the world.



The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011

Yamaha

Ορίστε μια ωραία ιδέα. Το στυλάτο μηχανάκι της πόλης του αύριο ονομάζεται Y125, κινείται από έναν απλό τετράχρονο αερόψυκτο μονοκύλινδρο 125cc σε ένα πλαίσιο που θυμίζει ποδήλατο και σε πάει παντού με τρελή οικονομία.

Με συνολικό βάρος 80 κιλών, τελική μετάδοση με ιμάντα, πολύ στενά λάστιχα και LED φώτα μπρος-πίσω η όλη ιδέα επικεντρώνεται στην εξαιρετικά χαμηλή κατανάλωση. Η Yamaha μιλάει για 80 km με ένα λίτρο καυσίμου, οπότε φαντάζεστε πόσα θα βγάξει με ένα γέμισμα, ας πούμε, 5-6 λίτρων.

Το σχέδιο είναι τόσο συμμαζεμένο που το σωληνάκι του μπροστινού φρένου δείχνει σχεδόν παράταιρο, σε αντίθεση με τις σύγχρονες πιναλιές (ανάποδο πιρούνι, δίσκος μαργαρίτα) που δε δείχνουν καθόλου εννοητικές στο εντελώς κλασικές ρετρό γραμμές.

Κρίμα που και αυτό είναι πρωτότυπο.



Y125 MOEGI



Mobility can change the world.



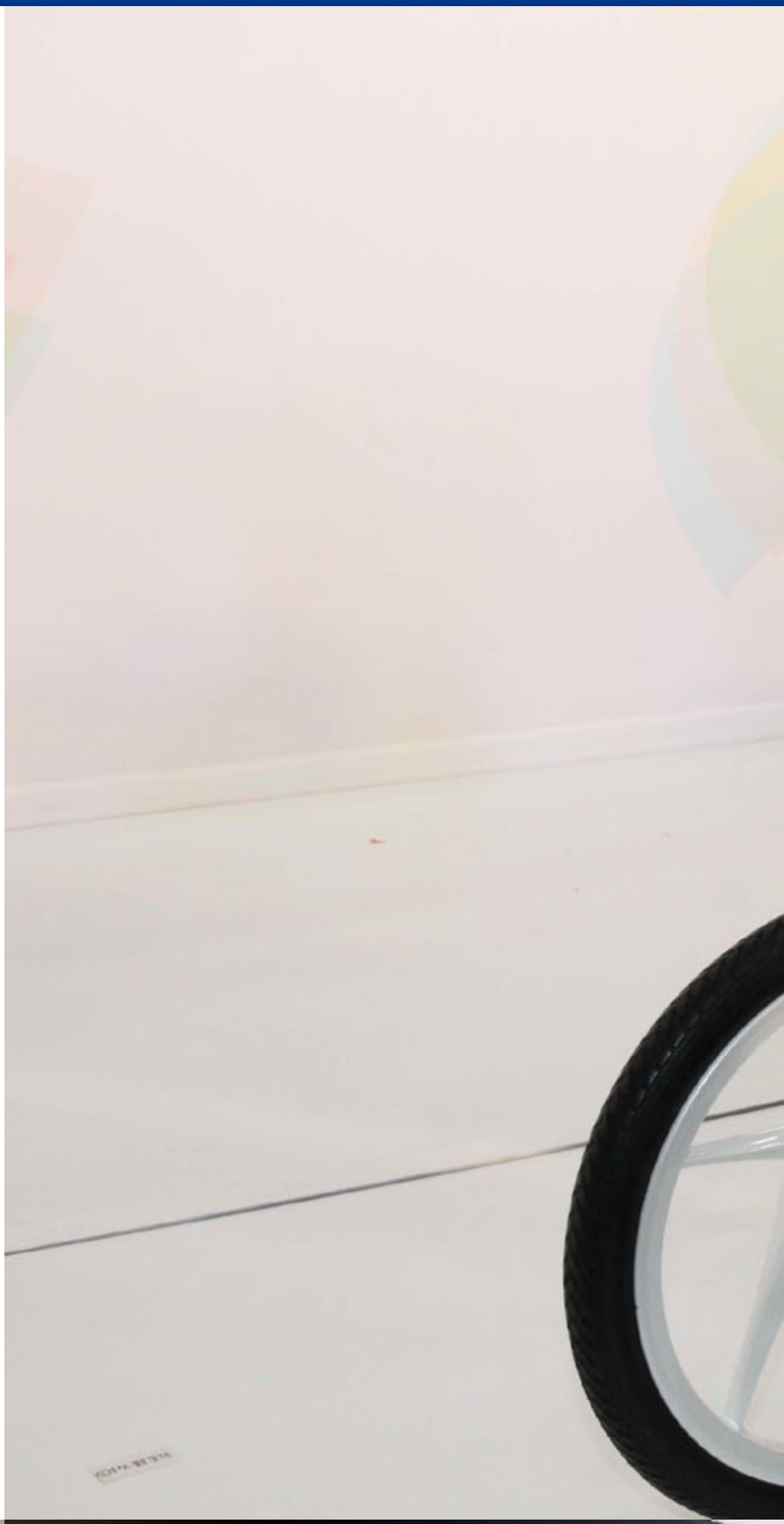
The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011

Yamaha

Αν κοιτάξεις πίσω από το περίεργο, αιχμηρό, φουτουριστικό σχέδιο, στην ουσία το Pas With είναι ένα σπαστό ποδήλατο με ηλεκτρική υποβοήθηση. Το μοτέρ βρίσκεται στο κέντρο του μπροστινού τροχού και θα συνεισφέρει με 240W (0.3 hp) στο πετάλι σου. Μετά το διπλώνεις και το αποθηκεύεις ή το παίρνεις μαζί σου στο Μετρό.

PAS WITH





Mobility can change the world.



The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011

Yamaha

Άλλο ένα ωραίο πρωτότυπο από τη Yamaha, το EC-Miu είναι ένα ντιζαϊνάτο τρίκυκλο σκουτεράκι που κινείται αποκλειστικά από ένα ηλεκτρικό μοτέρ στο πίσω μέρος. Σύμφωνα με τη Yamaha προορίζεται για την κατηγορία των 50 cc της Ιαπωνίας, η οποία κατά τον Νόμο έχει ιπποδύναμη μικρότερη από 600W (0.8 hp).

EC-MIU





Mobility can change the world.



The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011





Mobility can change the world.



The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011

Suzuki

Βασισμένο σε ένα κανονικό σκούτερ με βενζινοκινητήρα που στην Ιαπωνία ονομάζεται Let's4 Basket η Suzuki παρουσίασε το e-Let's, το οποίο αυτή τη στιγμή είναι ένα ηλεκτρικό πρωτότυπο. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της εταιρείας ωστόσο είναι ήδη εγκεκριμένο στην Ιαπωνία για χρήση δρόμου και η Suzuki απλά συνεχίζει την εξέλιξη.

Αυτή τη στιγμή το πρωτότυπο φορά έναν ηλεκτροκινητήρα στο πίσω τροχό, ενώ κάτω από τη σέλα κρύβει μια μπαταρία Li-Ion και ένα σύστημα φόρτισης. Η αυτονομία του είναι περίπου 30 km με σταθερή ταχύτητα στα 30 km/h και μετά θέλει 4 ώρες φόρτισης (σε ιαπωνικές πρίζες 100V). Θέλει δηλαδή λίγη δουλειά ακόμη...



E-LET'S



Mobility can change the world.



The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011

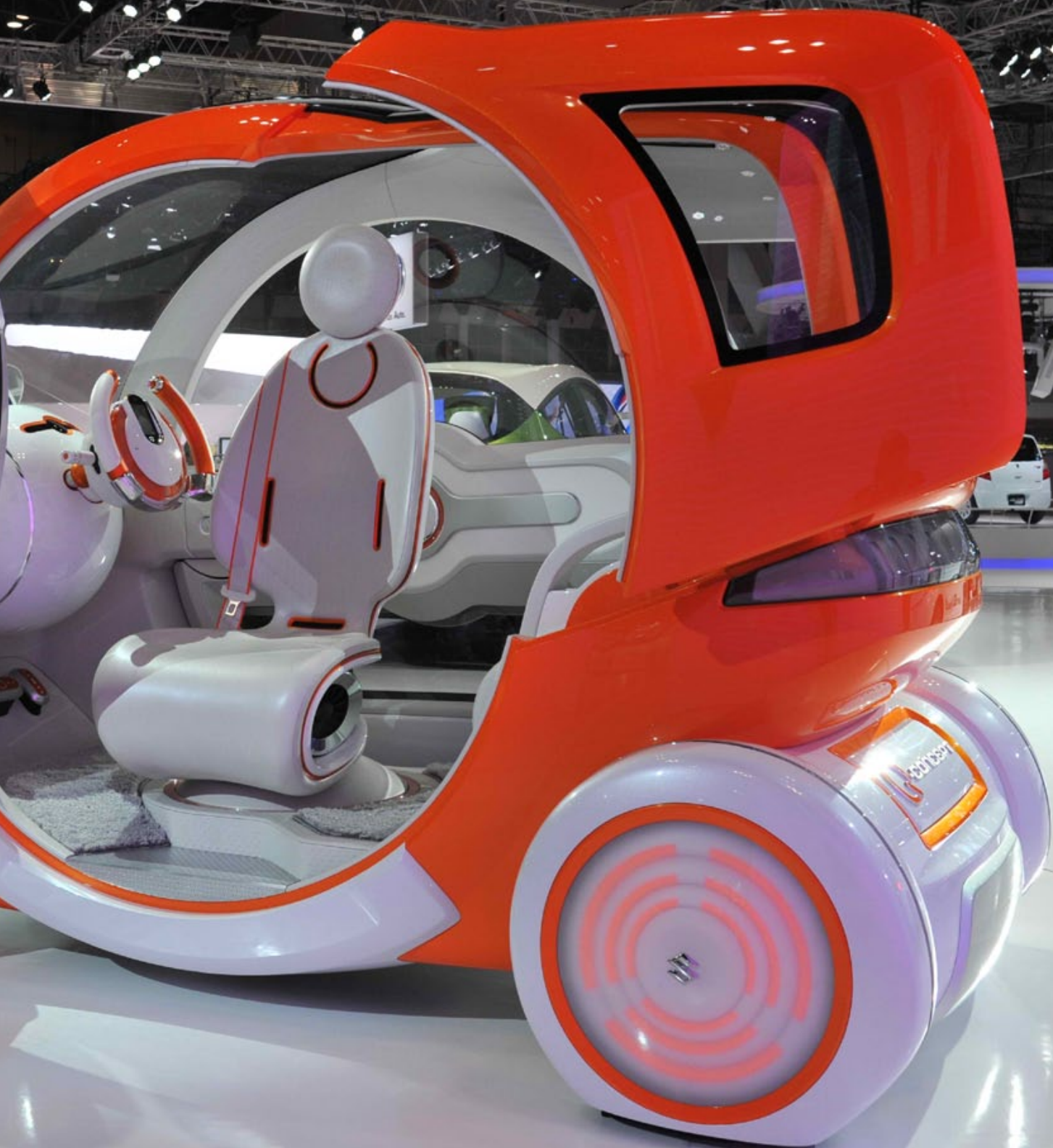
Suzuki

Σιγά μην έμειναν έξω από το παιχνίδι. Τα μικρά ηλεκτροκίνητα αυτοκινητάκια πόλης φαίνεται έχουν ρέντα εσχάτως, εκτός από το συγκεκριμένο και το αντίστοιχο της Honda που είδατε πριν λίγες σελίδες, είναι πολλές και οι αυτοκινητοβιομηχανίες που φαίνεται να επενδύουν με ανάλογα πρωτότυπα στο μέλλον τέτοιων σχεδίων.

Το Q Concept δε συνοδεύεται από πολλά τεχνικά χαρακτηριστικά, αλλήλ αμέσως σε κερδίζει με τα γκατζετάκια του, όπως οι οθόνες αντί καθρεπτών, το dock για smartphones στο τιμόνι και βέβαια οι full wing πόρτες. Είναι διαθέσιο, ένας μπρος κι ένας πίσω, κάνοντας το Q εξαιρετικά στενό. Φαίνεται πως ο ανταγωνισμός του Smart στο μέλλον θα έρθει από τέτοια οχήματα.



Q CONCEPT



Mobility can change the world.



The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011



Άλλοι κατασκευαστές

先進技術で未来をひらく。～地球に優しいNTN～

For New Technology Network

NTN[®]

NTN

In-Wheel Motor System

Mobility can change the world.



The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011

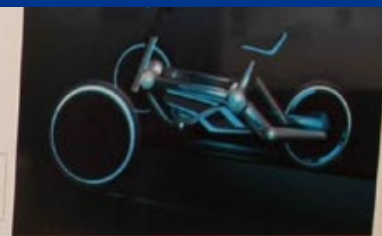
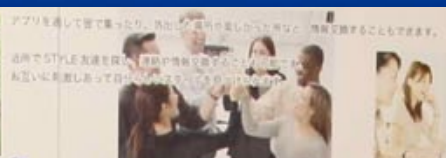
Άλλοι κατασκευαστές

Το τρίκυκλο Style είναι ένα ήδη διαθέσιμο προς πώληση ηλεκτρικό όχημα με μπαταρία Li-Ion. Αποδίδει περίπου 1 hr, ζυγίζει 30 kg, η μέγιστη ταχύτητά του είναι 65 km/h και σε ταχύτητες πόλης η αυτονομία του μπορεί να φτάσει τα 40 km με μιάμιση ώρα φόρτιση.

Στην ιαπωνική αγορά κοστίζει περίπου €4,800.



D ART STYLE



Style

Innovative smart mobility

reality to
creation and dreams

(株) D Art <http://www.d-art.jp/>



Style
Innovative smart mobility

<http://www.d-art.jp/>

Mobility can change the world.



The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011

Άλλοι κατασκευαστές

Τα δύο πρωτότυπα της Kobot προορίζονται να βγουν στην παραγωγή σε λιγότερο από έναν χρόνο στην Ιαπωνία. Το κόκκινο, πιο спор μοντέλο ονομάζεται "ν" (ελληνικό!), ενώ το πράσινο "β". Τα δυο τους συνοδεύονται από ένα διαθέσιμο αυτοκινητάκι που ονομάζεται "π". Και τα τρία κινούνται από ηλεκτρικό μοτεράκι που περιορίζεται στα 30 km/h τελικής. Αποκαλούνται οχήματα προσωπικής χρήσης και η δουλειά τους είναι να σε εξυπηρετήσουν στις δουλειές σου εντός πόλης, ειδικά σε σημεία που το παρκάρισμα είναι δύσκολη υπόθεση.

Η μεγαλύτερη μαγκιά τους ωστόσο είναι η ικανότητά τους με το πάτημα ενός κουμπιού να συμπύσσονται έτσι ώστε να παρκάρουν άνετα σε πολύ στενούς χώρους. Δείτε πως στο σχετικό βίντεο της εταιρείας: <http://youtu.be/6sqIjRqBvaU>.



KOBOT ν / β



Mobility can change the world.

The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011

Άλλοι κατασκευαστές

To Commuting Device της Prominence πωλείται ήδη στην Ιαπωνία με άδεια και πινακίδα ηλεκτρικού μοτοποδηλάτου για χρήση στον δρόμο. Το αεροδυναμικό PCD έχει αυτονομία 90 km από το ηλεκτρικό του μοτέρ και μέγιστη ταχύτητα τα 75 km/h και μπορεί να μεταφέρει ένα ενήλικο άτομο. Ελπίζουμε το μοντέλο παραγωγής να το πουλούν με άλλο κάθισμα και καλύτερο φινιρίσμα εσωτερικά...





DEVICE (PCD)

Mobility can change the world.



The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011

Άλλοι κατασκευαστές

Στο Τόκιο οι νέες τεχνολογίες δεν ήταν αποκλειστικά ιαπωνική υπόθεση. Η εταιρεία Ecomo από τη Μαλαισία παρουσίασε το Eclimo EB25 που αποδεικνύει πως σύντομα θα ζητήσουν κι αυτοί ένα κομμάτι από το διαρκώς ανερχόμενο νέο τμήμα της αγοράς.



ECOMO ECLIMO EB25



Mobility can change the world.



The 42nd

TOKYO MOTOR SHOW 2011



FLEX YOUR ENGINE



MADE
IN THE
U.S.A.

Motoway Γ. Καμράνης Α.Ε.

Επίσημος Αντιπρόσωπος Bel-Ray • Τηλέφωνο επικοινωνίας: 2310-515557 • www.motoway.gr





Λίγα και καλά

Δίχως το παγκόσμιο status του που χάθηκε το 2009, το Σαλόνι του Παρισιού είναι πλέον μια μεγάλη εθνική έκθεση από την οποία πάντως δεν έλειψαν οι ενδιαφέρουσες ειδήσεις

Η γαλλική Boxer επιστρέφει με ένα πρωτότυπο που ονομάζει SuperBob. Στο επίκεντρο συναντάμε έναν ντιζαϊνάτο V2 με περιεχόμενη γωνία κυλίνδρων 88 μοιρών κατασκευασμένο εξ'επί τούτου από τη συνεργάτιδα –επίσης Γαλλίδα– Akira η οποία ειδικεύεται στους αγωνιστικούς κινητήρες. Τα 997 cc του αποδίδουν 160 hp/9,500 rpm με τη βοήθεια ενός τούρμπο, ενώ ο κινητήρας δένει με ένα ανθρακονημάτινο πλαίσιο που κατασκεύασε η Aerovac, κατασκευάστρια εξαρτημάτων στην αεροπορική βιομηχανία της Τουλούζης. Το πλαίσιο καταλήγει μπροστά σε ένα εναλλακτικό μπροστινό που μοιάζει εκπληκτικά με το Duolever της BMW.

Η μοτοσυκλέτα δεν είναι απλά ένα έκθεμα εντυπωσιασμού. Κατά τον Thierry Henriette, διευθύνοντα σύμβουλο της Boxer Motors, το SuperBob προορίζεται να παραχθεί ως το 2014, ξεκινώντας από μια περιορισμένη παραγωγή της τάξης των 300 μονάδων για επιλεγμένες χώρες, η οποία μπορεί και να αυξηθεί ανάλογα με το ενδιαφέρον του κοινού. Η εκτιμώμενη τιμή του θα είναι γύρω στα €20,000.



DU 30 NOVEMBRE
AU 4 DÉCEMBRE 2011
PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES



Αφού παρουσίασε τα δύο Nuda 900 στην EICMA, η Husqvarna υπό την αιγίδα της BMW εμφάνισε στο Παρίσι το πρωτότυπο Strada. Χτισμένο γύρω από τον κινητήρα και το πλαίσιο ενός μονοκύλινδρου G650GS, το Strada αποκαλείται σχεδόν καταχρηστικά "πρωτότυπο", καθώς από την αρχή ήταν γνωστό πως είχε βλῆψεις για κανονική παραγωγή, ενώ η τελευταία ανακοίνωση της BMW στις αρχές του Δεκέμβρη αναφέρει πλέον κανονικά πως το Strada θα αρχίσει να πωλείται εντός του 2012.

Αυτό που ακόμη δεν έχουμε είναι πλήρη τεχνικά χαρακτηριστικά. Τα μόνα στοιχεία που αποκαλύπτει η εταιρεία είναι πως ο κινητήρας θα περάσει από ένα σχετικό σκάλλισμα ώστε να αποδίδει περισσότερο απ' όσο στην εφαρμογή της BMW και πως το βάρος του θα κρατηθεί κάτω από τα 170 κιλά -νούμερο που δεν είναι και τόσο εντυπωσιακό πια, για να μην πούμε πως ακούγεται κάπως τσιμπημένο για μονοκύλινδρο 650.



Husqvarna Concept Strada

DU 30 NOVEMBRE
AU 4 DÉCEMBRE 2011
PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES





Τίποτα το νέο όσον αφορά στα τεχνικά της υπέρροχης αυτής ρετρό μοτοσυκλέτας, απλά η προσθήκη της Special Edition στη γκάμα συνίσταται σε συγκεκριμένες χρωματικές επιλογές. Μαύρος κινητήρας και εξάτμιση δίπλα σε μαύρο ρεζερβουάρ, καπάκια και φτερό, χρυσές ζάντες και το ανάλογο σιρίτι στη βαφή συνοψίζουν το όλο σχέδιο.

Πολύ πιο ενδιαφέρον δείχνει το kit Café Style (ένθετη φωτογραφία), με το στρογγυλό μπικίνι φέρινγκ και το παλαιάς κοπής μονόσελο, που κάνουν το W800 Special Edition απλά λιαχταριστό.

Kawasaki W800 Special Edition

DU 30 NOVEMBRE
AU 4 DÉCEMBRE 2011
PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES



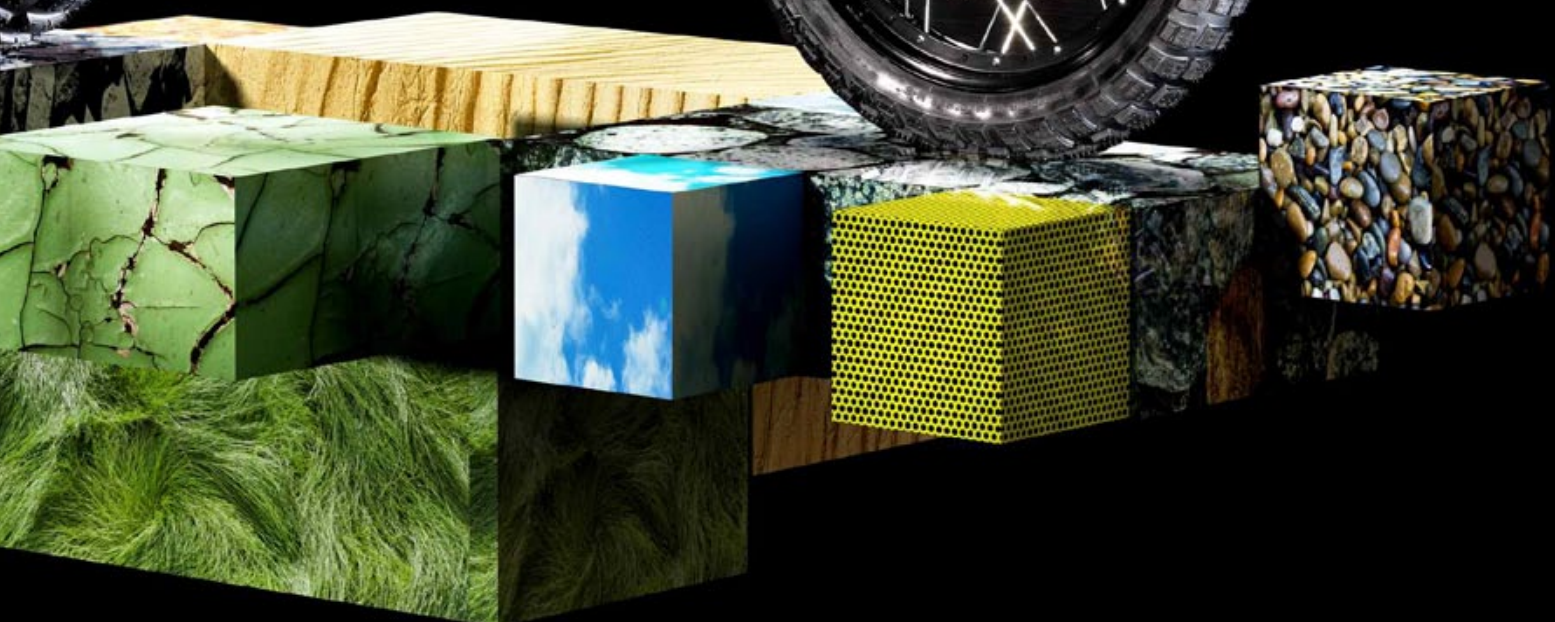
Πέρυσι ήταν ένα πρωτότυπο στην Internet, αλλά φέτος εμφανίστηκε στο Παρίσι συνοδευόμενο από την ανακοίνωση πως πλέον είναι μοντέλο παραγωγής για το 2012.

Το Worldcrosser δε διαφέρει μηχανικά σε τίποτε από το απλό Super Ténéré, πάνω στο οποίο έχει φορτωθεί επιπλέον εξοπλισμός. Αυτός περιλαμβάνει πλαϊνά καπάκια ψυγείου από ανθρακόνημα καθώς και προστατευτικά από ανοδιωμένο αλουμίνιο σε πιρουνί, πλαίσιο, άξονα μετάδοσης και πίσω τρόμπια φρένου. Όλα αυτά προσφέρονται και σε κιτ που μπορεί να φορεθεί σε οποιοδήποτε απλό μοντέλο, αφήνοντας μόνο τον ειδικό χρωματισμό για να ξεχωρίζουν τα αυθεντικά Worldcrosser.

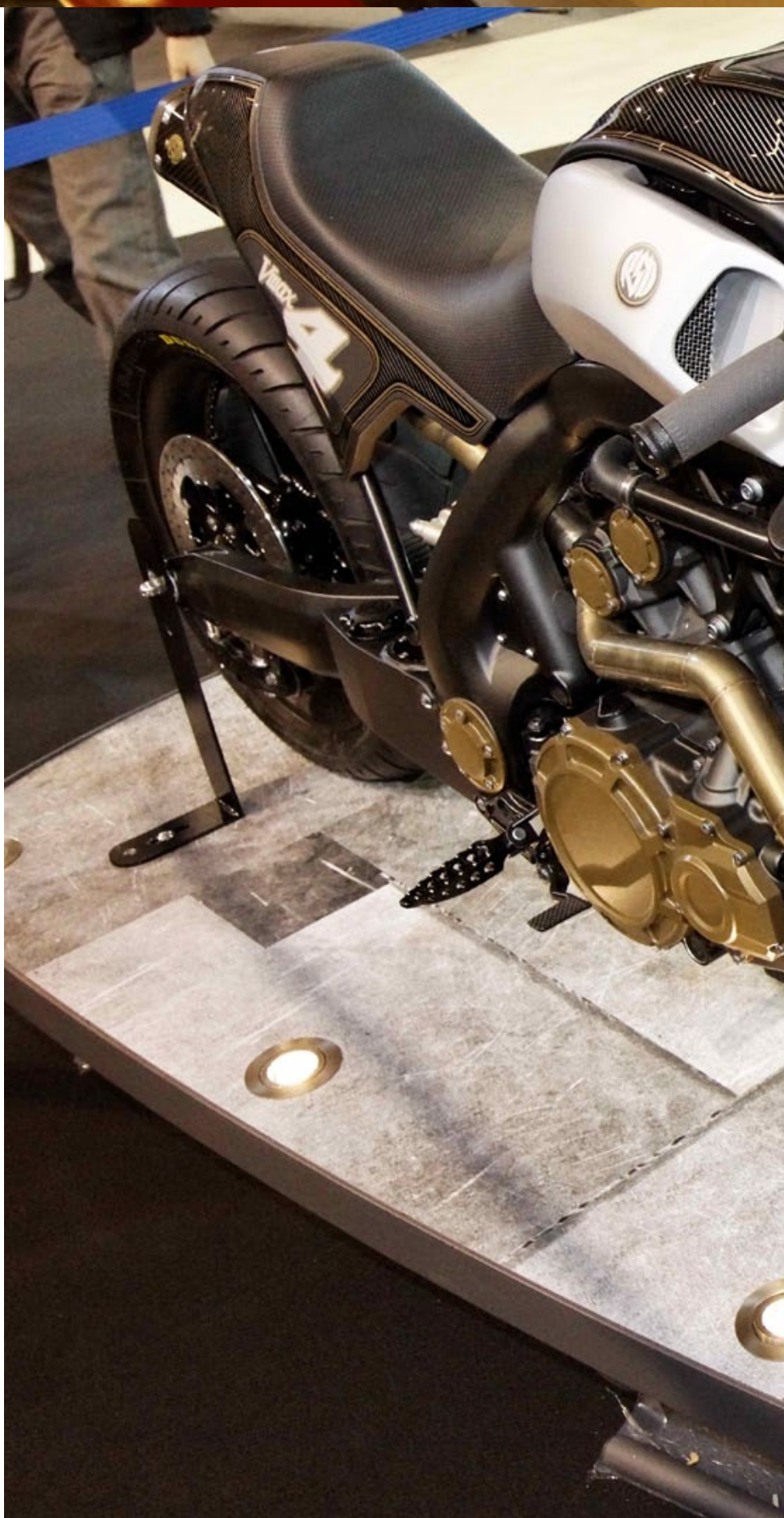
Τα τρακτερωτά λάστιχα και η εξάτμιση της Akrapovic που φορούσε το εκθεσιακό πρωτότυπο πέρυσι, όπως και το φετινό μοντέλο, δε συμπεριλαμβάνονται στον στάνταρ εξοπλισμό, ούτε στο Worldcrosser κιτ, μα ανήκουν στα επιπλέον αξεσουάρ και μπορούν να παραγγελθούν ξεχωριστά.



DU 30 NOVEMBRE
AU 4 DÉCEMBRE 2011
PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES



Worldcrossover



Η Yamaha συνεργάστηκε με τρεις διάσημους σχεδιαστές-βελτιωτές για να φτιάξουν ισάριθμα σπεσιαλιάρια βασισμένα στο θηριώδες V-Max. Σχετικές πληροφορίες για την έμπνευσή τους θα βρείτε στην ειδική ιστοσελίδα www.vmax-hyper-modified.com, όπου περιλαμβάνονται και στοιχεία επικοινωνίας με τους σχεδιαστές για την περίπτωση που κάποιος θέλει να φτιάξει αναλόγως και το δικό του V-Max.

Ο Αμερικανός Roland Sands (www.rolandsands.com) διάλεξε να κινηθεί προς το μίνιμαλ, να προσθέσει κλιπ-ον και άφθονο ανθρακόνημα, ενώ εντυπωσιακή είναι και η εξάτμιση που βγαίνει μέσα από την ουρά –όπως βλέπετε και στη φωτογραφία του ανοίγματος του κομματιού αυτού.

DU 30 NOVEMBRE
AU 4 DÉCEMBRE 2011
PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES



Roland Sands



Ο Γάλλος Lazareth (www.lazareth.fr) είναι φημισμένος για τα τρελά του σχέδια. Εκτός από τα quads με μοτέρ από R1 που φτιάχνει για να εξιτάρει τους πελάτες του, ίσως σας είναι γνωστός από το πρώτο B-King που έφτιαξε ο ίδιος, αρκετά πριν η Suzuki αποφασίσει να βάλει στην παραγωγή το αρχικό πρωτότυπο και μάλιστα το πουλούσε με υπερσυμπιεστή στο στάνταρ μοτέρ από Hayabusa!

Στο V-Max έφτιαξε μια μοτοσυκλέτα εμπνευσμένη από το Mad Max, ωστόσο μας αφήνει λίγο απογοητευμένους καθώς αυτή τη φορά δεν προχώρησε στην αγαπημένη του πατέντα που είναι φυσικά η τοποθέτηση υπερσυμπίεσης –παρότι πουλάει μέχρι και T-Max supercharged με 84hp!

DU 30 NOVEMBRE
AU 4 DÉCEMBRE 2011

PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES



Ludovic Lazareth



Για τον Γερμανό ιδιοκτήτη της Walz Hardcore Cycles (www.marcus-walz.com) ο στόχος ήταν ένα V-Max με το οποίο “να μπορώ εξίσου εύκολα να γυρνάω στην πίστα και να κυκλοφορώ καθημερινά στην πόλη”. Αν και δε μας αποκαλύπτει τι και πως, λέει πως πείραξε τον κινητήρα και αφιέρωσε αρκετό χρόνο στο να ελαφρύνει το V-Max ώστε να προσεγγίσει τη σπορ πλευρά που επιθυμεί. Εμφανισιακά η δική του εκδοχή είναι εντυπωσιακή, αν και η πιο κοντινή στο αρχικό σχέδιο της Yamaha.

DU 30 NOVEMBRE
AU 4 DÉCEMBRE 2011
PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES



Marcus Walz



ΚΑΙΝΟΥΡΙΑ

OFF ROAD RACING (MX)

ΜΟΝΤΕΛΟ	ΤΙΜΗ	ΠΡΟΣΦΟΡΑ	ΔΙΑΘ. ΤΕΜ.
50 SX '09	€3.100	€2.490	1
65 SX '09	€4.100	€3.400	1
85 SX '11	€5.490	€4.700	2
150 SX '09	€6.950	€5.790	2
350 SXF '11	€9.550	€7.990	2
505 SX '08	€9.200	€6.990	2
525 SX '06	€8.990	€5.990	1

ENDURO

ΜΟΝΤΕΛΟ	ΤΙΜΗ	ΠΡΟΣΦΟΡΑ	ΔΙΑΘ. ΤΕΜ.
125 EXC '11	€7.550	€6.490	2
200 EXC '09	€7.400	€5.990	2
250 EXC '11	€8.350	€7.490	1
300 EXC '10	€8.900	€6.990	2
250 EXC-F '11	€9.750	€8.490	1
450 EXC '10	€9.250	€7.990	2

ON ROAD

ΜΟΝΤΕΛΟ	ΤΙΜΗ	ΠΡΟΣΦΟΡΑ	ΔΙΑΘ. ΤΕΜ.
690 DUKE '09	€8.490	€7.900	2
690 ENDURO	€8.290	€7.490	2
690 SM	€7.490	€6.990	2
950 SM	€8.500	€7.990	1
990 SMT (Χώρις ABS)	€12.990	€11.450	2
990 SUPERDUKE Classic	€8.990	€8.490	4
990 SUPERDUKE New	€10.990	9.990	3

ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ

OFF ROAD RACING (MX)

ΜΑΡΚΑ	ΜΟΝΤΕΛΟ	ΤΙΜΗ
KTM	250 SXF '06	€2.990
KTM	450 SXF '06	€3.490
KTM	450 SXF '08	€3.990
HUSQVARNA	TC 250 '04	€2.000
HUSQVARNA	TC 250 R '05	€2.500

ENDURO

ΜΑΡΚΑ	ΜΟΝΤΕΛΟ	ΤΙΜΗ
KTM	250 EXC SIX DAYS '09	€4.200
KTM	300 EXC SIX DAYS '09	€4.900
KTM	530 EXC SIX DAYS '09	€5.290
HUSQVARNA	TE 250 '04	€2.500
HUSQVARNA	TE 410 '00	€1.500
HUSQVARNA	TE 450 '06	€3.000
YAMAHA	WRF 450 '05	€2.900

ON ROAD

ΜΑΡΚΑ	ΜΟΝΤΕΛΟ	ΤΙΜΗ
KTM	620 GS/SM '98	€1.490
KTM	640 LC4 ENDURO '99	€1.990
KTM	640 LC4 SM '99	€2.200
KTM	990 SUPERDUKE R '10	€13.500
KTM	RC8 '08	€8.900
KTM	690 ENDURO '08	€4.500
KTM	950 SM '07	€4.990
KTM	690 SM '07	€4.600
KTM	690 SMC '08	€5.200

**ΚΟΡΥΦΑΙΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ
ΣΕ ΤΙΜΕΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ**

ΔΩΡΟ
2 ΚΡΑΝΗ ΜΕ ΚΑΘΕ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ STOCK

KTM

racina



*Καλή αγωνιστική
χρονιά σε όλους!*



GP στα χαρακώματα

Η "απειλή" της Dorna για ένα πρωτάθλημα μόνο με μοτοσυκλές CRT έχει ταρακουνήσει για τα καλά τον κόσμο των MotoGP.

Όλα ξεκίνησαν με τις προ μηνός δηλώσεις του Carmelo Ezpeleta σε ισπανικά MME. Ο ισχυρός άνδρας των MotoGP κατακεραύνωσε τα εργοστάσια θεωρώντας πως τα κόστη ανοικιάσης μοτοσυκλετών σε ιδιώτες είναι υπερβολικά υψηλά, ειδικά τώρα που το χορηγικό χρήμα βρίσκεται σε κρίση και εδώ οφείλεται η συρρίκνωση των συμμετοχών κάτω από το όριο των 18 μοτοσυκλετών που θέλει η FIM.

Βλέποντας ένα μέλλον αποκλειστικά με μοτοσυκλές με κινητήρες παραγωγής, δε δίστασε να δηλώσει πως θα το ήθελε από το 2013 κιάλια, προκαλώντας πανικό στη σκέψη MotoGP δίχως εργοστασιακά πρωτότυπα. Είναι σαφές πως πίσω από την όλη ιστορία κρύβεται ένας υπόγειος πόλεμος με την Ένωση Κατασκευαστών (MSMA).

Η μυστικοπάθεια των εργοστασίων συνεπάγεται ενημέρωση με το σταγονόμετρο και, λόγω της κρίσιμης σημασίας του ζητήματος, έχουμε την πλήρη απουσία σχετικών ειδήσεων από τα MME, ακόμη και από τα "αγωνιστικά". Μπορούμε όμως να σκιαγραφήσουμε μια εικόνα από τις λιγοστές υπάρχουσες δηλώσεις.

Η πιο πολυδιαφημισμένη προήλθε από τον Casey Stoner, ο οποίος ήταν λάβρος κατά της Dorna απειλώντας να σταματήσει να τρέχει, αστειευόμενος πως "αν είναι έτσι, ας τρέξουμε και με αυτοκίνητα"! Λίγο πριν τα Χριστούγεννα η Dorna βρήκε έναν αναπάντεχο υποστηρικτή στον Valentino Rossi, ο οποίος, αν και δε θα ήθελε να εκλείψουν τα πρωτότυπα, αντιλαμβάνεται τις αξεπέραστες δυσκολίες της οικονομικής κατάστασης και βλέπει τις CRT ως το μέλλον των GP. Ξέρουμε καλά πως ο Rossi δε μιλάει ποτέ τυχαία, οπότε αρχίζουμε να σκεφτόμαστε ποια πολιτική εκφράζει.

Για κάποιους είναι απλά ένας τρόπος να "την πει" στον Stoner, με τον οποίο το ψυχροπολεμικό κλίμα καλά κρατεί, μα γι' άλλους αυτό το θέμα πηγαίνει πολύ ψηλότερα. Μήπως δηλαδή η Ducati βλέπει θετικά την πρόθεση της Dorna ως μια ευκαιρία να ξεφορτωθεί το κόστος της εργοστασιακής συμμετοχής; Δε θα ήταν και τόσο τρελή σκέψη, δεδομένου ότι οι Ιταλοί εμπορεύονται αγωνιστικές μοτοσυκλές και θα τους ερχόταν γάντι μια τέτοια προσαρμογή την ώρα που παλεύουν απέναντι σε γίγαντες όπως η Honda, της οποίας το αγωνιστικό τμήμα μόνο (HRC) είναι μεγαλύτερο από όλη τη Ducati.

Η άκρα του τάφου σιωπή της Yamaha ρίχνει λίγες στάλεις παραπάνω λάδι στη φωτιά, δεδομένου ότι η δεύτερη ιαπωνική κατασκευάστρια περνά δύσκολες οικονομικές ώρες, οπότε θα είχε συμφέρον να υποδαυλίσει το τεράστιο προβάδισμα που έχει αποκτήσει η Honda στα MotoGP χωρίς να ξοδέψει τρελά εκατομμύρια.

As μην ξεχνάμε πως Suzuki και Kawasaki απεχώρησαν λόγω κόστους, ενώ άλλοι όπως η BMW σε ανύποπτο χρόνο αποκλείουν το ενδεχόμενο επίσημης συμμετοχής λόγω κόστους και "γιαπωνεζόφιλης" πολιτικής της MSMA. Κάποιοι θα έρχονταν με μοτοσυκλές παραγωγής και οι τωρινές CRT τους κλείνουν το μάτι. Όσο πέφτει η Ιαπωνία ανεβαίνει η Ευρώπη και οι της Dorna ως επιχειρηματίες θα στραφούν στο συμφέρον. Ποιοι κινητήρες μπαίνουν φέτος στις CRT; BMW, Aprilia, ένα Kawasaki κι ένα Honda...

Όσο για τους αναβάτες, αυτοί θα κάνουν ό,τι τους λένε αυτοί που υπογράφουν τα συμβόλαιά τους, ασχέτως αν προηγουμένως το παίζουν Τσε Γκεβάρα στις κάμερες. Θυμάστε το Motegi και τη ραδιενέργεια; Ακριβώς.







PHOTO OF THE MONTH

Το ότι εκεί στην KTM είναι μερακλήδες το ξέρουμε, φαίνεται κι από τις μοτοσυκλέτες που σχεδιάζουν.

Μια ακόμη απόδειξη μας έρχεται από την αμερικανική KTM που τα έσπρωξε κανονικότητα για την φωτο-



παρουσίαση της εργοστασιακής ομάδας Supercross. Ανάμεσα στις πολλές δεκάδες εκπάγλου ομορφιάς φωτογραφίες ξεχωρίζουμε αυτήν όπου ο προπονούμενος στο φεγγάρι κατά το ηλιοβασίλεμα Ryan Dungey συναντά τους 250 κήλους του και ρίχνεται στο κυνήγι!

MOTOGP ΚΑΙ WSBK ΣΕ ΚΟΙΝΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ

Ξεπεράστηκε και ο τελευταίος σκόπελος, πλέον τα δύο κορυφαία παγκόσμια πρωταθλήματα ταχύτητας ανήκουν στην ίδια εταιρεία.

Ολοκληρώθηκε η εξαγορά της Infront Motorsports, κάτοχο των δικαιωμάτων του Παγκοσμίου SBK, από τη Bridgeport Capital, εταιρεία που μεταξύ άλλων έχει τη Dorna, κάτοχο των δικαιωμάτων των MotoGP. Η συμφωνία έχει επιτευχθεί εδώ και μερικούς μήνες, ωστόσο λόγω μεγέθους των σχετικών προϋπολογισμών αυτή έπρεπε να εγκριθεί και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνιστικότητας, ώστε να μη θεωρηθεί πως δημιουργείται ένα μονοπώλιο.

Αν και στα αθώα αυτιά μας ακούγεται ως ένα ωραιότατο μονοπώλιο, η ουσία είναι πως η ΕΕ έδωσε την έγκριση και η συνύπαρξη των δύο πρωταθλημάτων στην ίδια στέγη είναι γεγονός. Πλέον οι κόντρες των αδελφών Flammini (Infront) με τον Ezpeleta (Dorna) γύρω από τις ομάδες CRT των MotoGP ανήκουν στο παρελθόν. Επίσης απομακρύνεται το ενδεχόμενο συνένωσης των δύο πρωταθλημάτων, όπως συχνά ακουγόταν στο παρασκήνιο.

Αυτό που ενδέχεται να συμβεί τώρα είναι μια σταδιακή στροφή αμφότερων των πρωταθλημάτων στον περιορισμό κόστους. Εκτιμάται πως η Dorna είναι έτοιμη να εισαγάγει από το 2013 περιορισμούς όπως ανώτατο όριο στροφών και ενιαία ηλεκτρονική διαχείριση (ECU), ενώ το WSBK αναμένεται να κινηθεί προς την κατεύθυνση των Superstock 1000, περιορίζοντας τις επιτρεπόμενες επεμβάσεις στις μοτοσυκλέτες της κατηγορίας Superbike ως προς το μοντέλο παραγωγής απ' το οποίο προέρχονται.



ΑΛΛΑΓΕΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΜΟΤΟGP

Προσαρμογή στα χιλιάρια του 2012, μικρο-ρυθμίσεις και επιβεβαιώσεις.

Κατά τη συνεδρίασή της στα μέσα Δεκεμβρίου η Επιτροπή των GP επικύρωσε και στην ουσία την απελευθέρωση των δοκιμών στη μεγάλη κατηγορία, συμπεριλαμβάνοντας σε αυτήν και τους αναβάτες που έχουν συμβόλαιο με τις ομάδες. Ο μόνος περιορισμός που παραμένει αφορά στον συνολικό αριθμό ελαστικών που παίρνει κάθε ομάδα, 240 ανά σεζόν. Από αυτά θα πρέπει να γίνουν όποιες και όσες δοκιμές κάνει η κάθε ομάδα, με τους κανονικούς ή τους αναβάτες δοκιμών.

Μια ενδιαφέρουσα αλλαγή αφορά στον χρόνο πρόκρισης στον αγώνα. Το όριο παραμένει στο 107% του ταχύτερου χρόνου δοκιμών, αλλά πλέον μπορεί κάποιος να τρέξει αν πιάσει στο πρωινό ζέσταμα (warm up) το ίδιο ποσοστό επί του ταχύτερου χρόνου αυτού του session.

Αναμενόμενα αυξήθηκε το ελάχιστο βάρος των MotoGP από 153 kg σε 157 φέτος και στα 160 από το 2013.

Τέλος εγκρίθηκαν και εννιά ομάδες CRT για να συμμετάσχουν στο πρωτάθλημα του 2012, όπως θα διαβάσετε αλλού στο Racing Gossip



MG BIKETEC

Made In EU

Μαρσιπέ Αγωνιστικά



• Με 9 δυνατότητες ρύθμισης για ιδανική θέση οδήγησης

• Με ειδικά ρουλεμάν στο λεβιέ ταχυτήτων και φρένου εξασφαλίζοντας ακρίβεια χειρισμών και μοναδική αίσθηση

• Υψηλής ποιότητας βαφής με ανοδίνωση που δεν αλλοιώνετε στο χρόνο και τη χρήση

Μανέτες σπαστές



• Απο κράμα Αλουμινίου υψηλής αντοχής

• 7 σκάλες (click to adjust) για ρύθμιση της απόστασης από το τιμόνι



• Μεταβλητό μήκος μανέτας: κοντή - μεσαία - μακριά



Τάπες Ρεζερβουάρ



Stand Support



Kostpart
Motorcycle Parts & Accessories Imports

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

www.kostpart.gr

ΕΝΝΙΑ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ CRT

Δίχως πολλής λεπτομέρειας και με κάμποσες κενές σέλλες

Οι εννιά νέες μοτοσυκλίδες που θεωρητικά θα βρεθούν στην εκκίνηση του νέου πρωταθλήματος πήραν μεν την έγκριση της Επιτροπής MotoGP, αλλά μερικές δεν έχουν ακόμη αναβάτη ή συγκεκριμένη μοτοσυκλίδα.

Οι συμμετοχές αυτές μοιράζονται στις ομάδες Kiefer, BQR (Kawasaki), Marc VDS (BMW), Paddock, Forward (BMW), Speed Master (Aprilia) και Aspar (Aprilia). Επιβεβαιωμένοι αναβάτες είναι οι Colin Edwards (Forward Racing), Anthony West (Speed Master), Randy de Puniet και Aleix Espargaro (Aspar Team) και ο Michele Pirro στο υβριδικό σχήμα της Gresini με ένα CBR1000RR.

Στην πόρτα περιμένουν ο James Ellison με την Paul Bird Motorsports καθώς και οι Ioda, Laglisse και Grillini, όλες με κινητήρες BMW.



ALSTARE ΚΑΙ MV AGUSTA ΣΤΟ WSS;

Αφού αποσύρθηκε από το WSBK η Alstare ψάχνεται με τη νέα τρικύλινδρη MV F3 για το Παγκόσμιο Supersport.

Η είδηση προέρχεται από το αφεντικό της Alstare, Francis Batta. Ο Βέλγος πρόσφατα ανακοίνωσε πως η ομάδα του δε θα συμμετάσχει το 2012 στο Παγκόσμιο Superbike καθώς δεν κατάφερε να εξασφαλίσει την υποστήριξη που ήθελε από τη Suzuki, παρότι η Alstare ήταν πρωταγωνίστρια στο πρωτάθλημα του 2011.

Οι φήμες για συνεργασία με την MV Agusta κρατούν εδώ και μήνες, τόσο για το WSBK όσο και το WSS, ωστόσο ήρθε ο ίδιος ο Batta να βάλει τα πράγματα στη θέση τους. Όπως αποκαλύπτει, όντως βρίσκεται σε διαβουλεύσεις με το ιταλικό εργοστάσιο και το ζητούμενο είναι το Παγκόσμιο Supersport και εν προκειμένω η ολοκλήρωση για τρικύλινδρη F3 675.

Σύμφωνα με τον ίδιο δεν υπάρχει περίπτωση να έχει έτοιμη ομάδα μέχρι τον Φεβρουάριο που θα ξεκινήσει το πρωτάθλημα, ωστόσο περιμένει να δει πόσο ανταγωνιστική μπορεί να είναι η μοτοσυκλίδα. Εφόσον η F3 έχει τα εχέγγυα για καλή παρουσία στο WSS, η Alstare θα ξεκινήσει να στήνεται για να μπει στο πρωτάθλημα έστω και στη μέση του. Για αναβάτες ως τούδε δε γίνεται λόγος.



THE MARCO SIMONCELLI FOUNDATION

Συστήθηκε επίσημα το Ίδρυμα στη μνήμη του αδικοχαμένου Ιταλού και ξεκινά τις δραστηριότητές του.

Την ιδέα για ένα Ίδρυμα Μη Κερδοσκοπικού Χαρακτήρα είχε ο μάντζερ του αναβάτη, Carlo Pernat, κάτι που η οικογένεια Simoncelli αγάπησε αμέσως. Το Ίδρυμα παρουσιάστηκε επίσημα με όλες τις απαραίτητες άδειες και οι γονείς του Marco ανακοίνωσαν τις πρώτες δραστηριότητές του.

Η πρώτη εκδήλωση θα γίνει σε στάδιο του Rimini στις 20 Ιανουαρίου, ημέρα γενεθλίων του Marco Simoncelli, με τίτλο "Happy Birthday Sic". Θα παρευρεθούν πολλές προσωπικότητες, τόσο από τους συναθλητές του στα MotoGP όσο και από άλλους χώρους.

Στη συνέχεια σχεδιάζεται να φτιαχτεί μια έκθεση-μουσείο στη γενέτειρά του Coriano, την οποία θα μανατζάρει πλήρως το Ίδρυμα.

MARCO SIMONCELLI FONDAZIONE ONLUS



FONDAZIONE ONLUS
Marco Simoncelli 58

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

ΞΑΝΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑΣ Ο HAYDEN

Κάποιος τον έχει ματιάσει δεν εξηγείται αλλιώς...

Ο Nicky Hayden πρέπει να διεκδικεί κάποιο βραβείο γκαντεμιάς. Στον τελευταίο αγώνα της χρονιάς έσπασε το σκαφοειδές στο χέρι του με αποτέλεσμα να χάσει την σημαντική πρώτη επίσημη δοκιμή της νέας σεζόν στη Βαλένθια. Στη συνέχεια εγχειρίστηκε και πριν μερικές μέρες είχε την ευκαιρία για πρώτη φορά να ξανακαβαλήσει μοτοσυκλέτα, σε μια κλειστή πίστα flat track κοντά στο σπίτι του στο Κεντάκι. Μόνο που η γκαντεμιά παραφυλούσε κι εκεί. Σε ένα ατύχημα που ο ίδιος περιέγραψε ως "freak accident" το αποτέλεσμα ήταν ένας σπασμένος ώμος και δύο ραγισμένα πλευρά.

Στο δια ταύτα αυτό σημαίνει 6 με 8 εβδομάδες εκτός δράσης και μετά η σχετική περίοδος επαναφοράς της φυσικής του κατάστασης. Όλα αυτά σημαίνουν πως πιθανότατα θα χάσει το εξαιρετικά κρίσιμο τεστ της Μαλαισίας στις 31 Ιανουαρίου, στο οποίο ουσιαστικά η Ducati θα έχει για πρώτη φορά στημένο και ετοιμοπόλεμο το νέο της Desmosedici με αλουμινένιο πλαίσιο δύο δοκών.



ΤΕΝ ΚΑΤΕ ΚΑΙ ΣΤΑ ΜΟΤΟGP;

Ο ολλανδικός οίκος που έφτιαξε το όνομά του στο Παγκόσμιο SBK ακούγεται πως θα συνεργαστεί με τη Gresini

Ο Fausto Gresini είναι έξυπνος άνθρωπος. Βλέποντας πως οι CRT μάλλον θα έχουν πολύ μέλλον στη μεγάλη κατηγορία θέλει να είναι μέσα σε όλα. Είναι άλλωστε σχεδόν μόνιμα πρώτη ιδιωτική ομάδα στην κατάταξη. Έτσι κρατάει μεν τη στενή σχέση με το HRC υπογράφοντας τον Alvaro Bautista σε ένα ολοκαίνουργιο RCV, παράλληλα όμως γλιτώνει το κόστος ενός δεύτερου εργοστασιακού πρωτοτύπου.

Με αναβάτη τον Michele Pirro, εκ της Moto2 προερχόμενο, ο Gresini θα τρέξει και το μοναδικό ως τώρα CBR1000RR στην κατηγορία. Εδώ λοιπόν λέγεται πως η Ten Kate θα αναλάβει την εξέλιξη, προετοιμασία και ηλεκτρονική υποστήριξη του κινητήρα αυτού.

Το πράγμα γίνεται ενδιαφέρον. Το πιθανότερο σενάριο που θα δούμε το 2012 είναι δύο πρωταθλήματα στην ίδια πίστα. Λογικά τα αγωνιστικά των CRT θα γυρνούν κάμποσα δευτερόλεπτα πιο αργά από τα εργοστασιακά, ενδεχομένως πάνω από τρία σε πολλές πίστες, έτσι ο διαχωρισμός θα γίνει ακόμη πιο εμφανής. Με δεδομένες τις απειλές της Dorna για ένα μόνο CRT πρωτάθλημα ο Gresini ισορροπεί τη σχέση του με τη Honda βλέποντας τον εαυτό του μελλοντικό πρωταγωνιστή στο υπό ραγδαία εξέλιξη πρωτάθλημα MotoGP.

Αν η εμπλοκή Ten Kate επισημοποιηθεί, τότε έχουμε και μια βαθιά μαχαιριά στα επικοινωνιακά πλευρά των Παγκοσμίων Superbikes. Κι όλα αυτά την ώρα που όλες οι τζίφρες έχουν πέσει στη συμφωνία που φέρνει αμφότερα τα πρωταθλήματα στην ίδια πολυεθνική στέγη.



ΣΙΓΟΥΡΟ ΤΟ JEREZ ΓΙΑ ΤΟ 2012

Μετά όμως δεν ξέρει κανείς τι μέλλει γενέσθαι...

Εδώ και μήνες διαβάζουμε και ακούμε πως η πίστα του Jerez βρίσκεται σε δύσκολη οικονομική κατάσταση, πως η θέση της στο καλεντάρι των MotoGP τρίζει επικίνδυνα, πως όλοι απορούν πώς γίνεται να χρεοκοπή μια πίστα που σε κάθε αγώνα παγκοσμίου κάνει ρεκόρ εισιτηρίων και είναι γεμάτη track days, εθνικούς αγώνες και παρουσιάσεις εταιρειών.

Τελικά η συμφωνία με τη Dorna επετεύχθη και αφορά μόνο το 2012. Οι Ισπανοί της διοργανώτριας των GP διαφημίζουν τη θέλησή τους να παραμείνει το Jerez στον χάρτη του παγκοσμίου, ωστόσο όταν οι γραβάτες θα μαζευτούν σε ένα τραπέζι το ζουμί της κουβέντας θα είναι τα ευρώ και όχι το συναίσθημα –ξέρουμε δε καλά από πολιτικές διαβεβαιώσεις.

Αυτό που είναι εξίσου σίγουρο είναι η τρελή φαγούρα της Dorna για νέες αγορές και ήδη η Αργεντινή έχει υπογράψει και ανακοινωθεί για αγώνα από το 2013. Στο μεταξύ έρχεται και η εμπορικώς σπουδαία Ινδία, η οποία κατασκευάζει πίστα και έχει τη ρητή υποστήριξη του Carmelo Ezpeleta πως θα πάρει αγώνα. Ακούγεται δύσκολο να μεγαλώσει τόσο το πρόγραμμα σε τέτοιες εποχές, ειδικά με μακρινούς αγώνες που κοστίζουν μια περιουσία στις ομάδες για μετακίνηση. Από την άλλη η Ισπανία έχει καβατζωμένα τέσσερα GP και ήδη πολλοί γκρινιάζουν γι' αυτό. Βάζουμε ένα και ένα και τι βγαίνει; Δύο...



GP ΣΤΗΝ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ ΑΠΟ ΤΟ 2013

Με κάθε επισιμότητα και τη σχετική τελετή η Αργεντινή παρουσίασε το Grand Prix που εξασφάλισε

Από το 2013 και για τα επόμενα τρία χρόνια τουλάχιστον το τρένο των GP θα επισκέπτεται ετησίως την πίστα Autódromo Termas de Río Hondo στην επαρχία Santiago del Estero. Η συμφωνία υπεγράφη μεταξύ της κυβέρνησης της Αργεντινής, της Dorna, του κυβερνήτη της περιοχής και της εταιρείας OSD σε εκδήλωση όπου παρέστη ο Andrea Dovizioso, η αφρόκρεμα του μηχανοκίνητου αθλητισμού της χώρας και ο υπουργός Τουρισμού, Enrique Meyer, για να δώσει το κύρος και την αίγλη που απαιτούσε η περίπτωση.



CIAO SICI

Η Gresini Racing παρουσίασε πριν μερικές μέρες το Official Book 2011, το οποίο στην ουσία τιτλοφορείται "Ciao Sic!" και συνίσταται σε 128 μεγάλες ακυκλοφόρητες φωτογραφίες του Marco Simoncelli.

Πρόκειται για μια συνεργασία της Gresini Racing Team με τον εκδοτικό οίκο Faenza Group S.p.A και η διάθεσή του θα ξεκινήσει από την ηλεκτρονική διεύθυνση www.letsbookandapp.com (έναντι €24.50).

Μέρος των εσόδων από την πώληση του βιβλίου θα δοθεί προς στήριξη του νεοϊδρυθέντος "Ιδρύματος Marco Simoncelli".



Η ΒΙΜΟΤΑ ΨΑΧΝΕΤΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ

Με τη βοήθεια του Ruben Xaus η θρυλική Ιταλίδα βλέπει δύο Παγκόσμια Πρωταθλήματα για να τρέξει.

Πρόσφατα η Bimota ξεκίνησε τη συνεργασία της με την Edo Racing, βάσει της οποίας στήθηκε ένα Research Development Department. Μόλις στα μέσα Δεκέμβρη ανακοινώθηκε πως ο έμπειρος αναβάτης Ruben Xaus αναλαμβάνει καθήκοντα team manager με στόχο να στηθούν δύο ομάδες για το Παγκόσμιο SBK και τη Moto2.

Η Bimota ήδη έχει τρέξει στη Moto2 με την HB4, ενώ ψάχνει την ευκαιρία να μπει ξανά στο WSBK, πιθανότατα με μια μοτοσυκλέτα που θα φορά μοτέρ Ducati.

Ο Xaus μπορεί ως αναβάτης να έχει περάσει προ πολλού την καλύτερη εποχή του, ωστόσο έχει τεράστια εμπειρία από τους αγώνες ταχύτητας και μπορεί να αναδειχθεί σε εξαιρετικό manager, Η ιστορία θα δείξει.



ΣΤΕΡΕΥΕΙ ΤΟ ΧΟΡΗΓΙΚΟ ΧΡΗΜΑ ΤΗΣ YAMAHA

Μετά την περσινή απώλεια της Fiat, δεν ανανεώθηκε ούτε η συνεργασία με την Petronas και τα περιθώρια στενεύουν.

Η επίσημη ανακοίνωση εξεδόθη στις 30 Δεκεμβρίου, αναγγέλλοντας το οριστικό διαζύγιο μια μέρα πριν την ημερολογιακή λήξη της συνεργασίας. Η Μαλαισιανή Petronas, μετά από τρία χρόνια ως κεντρική χορηγός της Yamaha στα MotoGP, δεν ανανεώνει τη συνεργασία. Αυτό αφήνει τη Yamaha σε αρκετά δύσκολη θέση, καθώς φημολογείται πως η συμφωνία έφτανε σε ύψος €8,000,000 ετησίως.

Η Yamaha έψαχνε για χορηγό στη θέση της Fiat –η οποία απεχώρησε μαζί με τον Valentino Rossi– ήδη σε όλη τη διάρκεια του 2011 δίχως επιτυχία. Ανάμεσα στα πολλά ονόματα που ακούστηκαν ήταν αυτό της Air Asia, με τις συζητήσεις τελικά να μην τελεσφορούν. Τώρα που χάνεται και το σημαντικό χρηματικό ποσό της Petronas το βάρος θα πρέπει να πέσει στην ίδια τη Yamaha που θα πρέπει να καλύψει το μεγάλο κόστος της εργασιακής ομάδας τουλάχιστον για όσο δεν υπάρχει άλλος σημαντικός χρηματοδότης.

Με τις παγκόσμιες πωλήσεις μοτοσυκλετών να συνεχίζουν τον κατήφορο ελπίζουμε να μη βρεθεί και η Yamaha στον ίδιο κακοτράχαλο δρόμο που μας κόστισε τις Kawasaki και Suzuki. Αυτό βέβαια υποχρεωτικά σχεδόν σημαίνει πως θα πρέπει να βρεθεί ένας χορηγός. Τη δυσκολία του εγχειρήματος την αντιλαμβανόμαστε από το γεγονός πως τέτοια υποστήριξη δε βρέθηκε σε μια χρονιά που ο Jorge Lorenzo ήταν Παγκόσμιος Πρωταθλητής, τώρα η κατάσταση ακούγεται απλώς πιο δυσοίωνη.



ΜΙΑ ΓΥΝΑΙΚΑ ΣΤΗ ΜΟΤΟ2

Η Elena Rosell είναι η πρώτη γυναίκα που θα τρέξει κανονικά το 2012 στη μεσαία κατηγορία των GP.

Η Ισπανίδα από τη Βαλένθια είναι η εκλεκτή του Jorge "Aspar" Martinez και θα έχει μια μοτοσυκλέτα της ομάδας του Marfre στη Moto2 για όλο το 2012.

Η Rosell έτρεξε για πρώτη φορά στο Assen φέτος ως wild card αντικαθιστώντας τον τραυματισμένο Julian Simon. Το ντεμπούτο της ήταν καταστροφικό: Τρεις πτώσεις στα δοκιμαστικά και τελικά αποχή από τα χρονομετρημένα και τον αγώνα.

Ωστόσο ο Aspar επέμεινε στην Ισπανίδα και την επανέφερε σε Aragon και Valencia, όπου προκρίθηκε και τερμάτισε 33η και 25η αντίστοιχα.

Φέτος η Elena Rosell γίνεται η πρώτη γυναίκα που θα συμμετάσχει σε όλη τη χρονιά της κατηγορίας Moto2.



1199 PANIGALE: ΜΠΑΙΝΕΙ ΣΕ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΗ

Αν και στο SBK η Ducati θα επιμείνει με το 1198 και φέτος και θα δοκιμάσει τη νέα της superbike σε αγώνες ιδιαίτερα μεγάλης εμβέλειας.

Επίσημως στο Borgo Panigale δε βλέπουν τον λόγο να αποσύρουν την παγκόσμια πρωταθλήτρια από τα SBK, ειδικά όταν ο ανταγωνισμός δε βελτιώνεται σημαντικά. Η εντυπωσιακή στα χαρτιά 1199 Panigale, ωστόσο, είναι η επόμενη σελίδα της Ducati στους αγώνες παραγωγής και μοιραία πρέπει κι αυτή να κάνει τα πρώτα της βήματα στις πίστες – και στους δρόμους.

Ο πρώτος αναβάτης που ανακοινώθηκε για το επερχόμενο Isle of Man TT είναι ο Steve Mercer και η ομάδα του Millsport Racing, η οποία θα τρέξει με το ολοκαίνουργιο 1199 στη Superbike και την κατηγορία Superstock.

Παράλληλα ο Mercer θα τρέξει όλους τους μεγάλους αγώνες του πρωταθλήματος Road Racing, σε Northwest 200, Ulster Grand Prix, Southern 100, Mondello Masters καθώς και σε επιλεγμένους αγώνες του British Superstock 1000.



moto[®] TECHNOLOGY



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



Che Spettacolo!



Μπορεί να έχουν περάσει κοντά τρεις μήνες από το Supercross της Αθήνας, μα ποτέ δεν είναι αργά για ένα ηουκούλιο φωτογραφικό γεύμα με τις μαγικές συνταγές του φωτο-σεφ Κουρίδη



Ο τόπος του
εγκλήματος, το
Στάδιο Ειρήνης και
Φιλίας φιλοξένησε
ένα απολύτως
πετυχημένο
Supercross φέτος





Εκκίνηση!





Πολλές
μοτοσυκλίδες
στριμωγμένες στην
πρώτη στροφή
ίσον πανικός
και θέαμα





Weston Peick
(Η.Π.Α.), Yamaha,
νικητής του
τελικού του
Σαββάτου. Έτσι
σπίβεις αν θες
να κερδίσεις ένα
Supercross





Cedric Soubeyras
(Γαλλία), Honda,
νικητής του
τελικού της
Κυριακής. Έτσι
πηδάς αν θες
να κερδίσεις ένα
Supercross





Στέλιος
Γαλατιανός,
Yamaha,
πρώτος Έλληνας
στον τελικό
του Σαββάτου
στην έκτη θέση
του αγώνα





Παναγιώτης
Κουζής,
Husqvarna,
πρώτος Έλληνας
στον τελικό
της Κυριακής
στην έκτη θέση
του αγώνα





Στην εκκίνηση δε
θες να κάθεσαι
ακριβώς πίσω από
τις μοτοσυκλέτες
– ή μήπως αυτό
ακριβώς θες;





Αλέξανδρος
Παπανικολάκης,
Yamaha,
την ώρα της μάχης





Μέχρι και στην οροφή του ΣΕΦ σκαρφάλωσε ο Σάββας





Florent Richier
(Γαλλία), Suzuki,
δεύτερος στον
τελικό της
Κυριακής





Thomas Ramette
(Γαλλία), Suzuki,
τρίτος το Σάββατο,
τέταρτος την
Κυριακή





Ο τεράστιος
Ricky Carmichael
ως επίτιμος
προσκεκλημένος
ήρθε με τα
επιπλέον κιλάκια
που μάζεψε μετά
την απόσυρσή
του και έκανε
έναν γύρο για
να μαζέψει
και άφθονο
χειροκρότημα.
Υπέγραψε
αυτόγραφα
χαμογελαστός
αδιάκοπα





As κάνουμε ένα μικρό διάλειμμα για ένα μάθημα ιστορίας στο MX





Παναγιώτης
Παπίθας,
Honda





Μανώλης
Σκύβαλης,
Honda,
ιπτάμενος





Γαλλική μάχη εκ
του συστάδην,
μπροστά ο
Thomas Ramette
και πίσω ο Cedric
Soubeyras





Ανάγυρος
Τσαρνάς,
Kawasaki





Γιώργος
Ηλιόπουλος,
KTM





Κωνσταντίνος
Καράκης,
Suzuki



SPY+





Οι δικάβαλες
παρουσιάσεις
έκλεψαν τα φώτα
της δημοσιότητας





Καλά πρέπει να
πέρασε ο Στέλιος
Γαλατιανός,
παρότι μάζεψε
μια καλή τούμπα
την Κυριακή





Πού θα μαζευόταν
όλη η ομορφιά
αν όχι στην
επί σκηνής
παρουσίαση του
"Καραμίχαλου";



MONSTER ENERGY

HONDA

MONSTER ENERGY

FOX

FOX

HONDA

FOX

HONDA

FOX

HONDA

FOX



Η σαμπάνια να ρέει, παραδοσιακά. Άθλωστε εκτός του μεσαίου Weston Peick, οι άθλοι δύο είναι Γάλλοι. Αριστερά ο Thomas Ramette, δεξιά ο Cedric Soubeyras

ONDA

FOX





Η ανατομία
μιας τούμπας





Άντε με το καλό
και στο Supercross
του 2012!





Racing lines...

lines...

επιμέλεια: ΣΤ

« Το μόνο λάθος που έκανε ήταν ότι νικούσε τον
Liv
marketing manager HRC

« Δεν υπάρχει τί
έχει κατα
m

« Δένο

« Ο Rossi θα υποφέρει και το 2012
Andrea Dovizioso,
αναβάτης Monster Yamaha Tech3 MotoGP

« Το WSBK είναι για γέρους. Οι Biaggi, Checa, Corser έχουν
άσπρα μαλλιά
Marco Lucchinelli,
παλιός πρωταθλητής GP



Rossi
Vittorio
MotoGP



Ο Ιταλός μάνατζερ εξηγεί γιατί ο Stoner έχει πολλές αντιπάθειες στον κόσμο. Ο κυριαρχικός τρόπος που διέηλυσε τον ανταγωνισμό και ειδικά τον Rossi το 2007 έκανε πολλούς να θεωρούν πως έφταιγε η μοτοσυκλέτα, τα ηλεκτρονικά, τα λιάστικα. "Ο κόσμος δεν ήταν ακόμη έτοιμος να δεχτεί κάποιον πιο γρήγορο από τον Rossi," συνοψίζει ο Supro

ποτα, ούτε ξύδια, ούτε γαμήσια,
ντήσει **επάγγελμα**

Marco Lucchinelli,

αθλητής πρωταθλητής GP



"Όλες οι πίστες είναι πια αργές. Πού είναι το Spa, το παλιό Assen; Όταν έτρεχα το Spa ήταν 11 km, τώρα είναι 3.8, για μωρά. Τότε τερμάτιζες τα 22 km του μεγάλου Nurburgring και έλεγες 'Είμαι άντρας!' Μετά πηγαίναμε όλοι μαζί οι αναβάτες για ποτά." Ο σπουδαίος Ιταλός θυμάται την εποχή που ο Barry Sheene ανέβαινε στο βάθρο καπνίζοντας μισομεθυσμένος και προφανώς του λείπει πολύ

μαί στο κρεβάτι και περιμένω
να βγει **ο ήλιος**

Keanu Reeves,

ηθοποιός



"Όταν ήμουν νέος βγαίναμε με τους φίλους και τις μοτοσυκλέτες τα βράδια και κάναμε κόντρες με σβηστά τα φώτα. Ήταν, υποθέτω, ένας τρόπος να ανακουφίζω την πίεση." Στα 47 του πλέον ο Keanu χαίρεται που επιβίωσε εκείνων των ημερών και τώρα, όποτε του έρχονται τέτοιες ορέξεις, προτιμά να αλυσοδεθεί μέχρι να του περάσουν



"Ναι, η Ducati θα βελτιωθεί, αλλά όχι αρκετά για να χτυπήσει πρωτάθλημα." Αυτή η δήλωση του Dovi στο Bologna Motor Show άναψε φωτιές, καθώς ο συμπατριώτης του έσπευσε να απαντήσει καυστικότητα. Και μετά ο νεαρός ανταπάντησε πως η δήλωσή του παρερμηνεύτηκε και πως ο Rossi θα έπρεπε να το έχει καταλάβει. Κωλοτούμπες...

Αυτή εδώ η στήλη λατρεύει τις απόλυτες απόψεις και ο κύριος Lucchinelli δε μας απογοητεύει. Αφού πέρασε γενεές δεκατέσσερις τα MotoGP καταπιάνεται φευγαλέα και με το Παγκόσμιο Superbike, το οποίο, λέει, έχει καταστήσει οίκος ευγηρίας. Εδώ που τα λέμε άδικο δεν του δίνεις, κάμποσοι σαραντάρηδες βγάζουν αξιοπρεπές ψωμάκι στις μοτοσυκλέτες παραγωγής

the baack

*Dainese D-Air:
Από τις πίστες
του Παγκοσμίου
στα Μέγαρα
κι από κει στις
οθόνες σας*







παρουσίαση

Dainese D-Air στα Μέγαρα



Ο αέρας σώζει
ΚΟΚΚΑΪΑ



Ο αερόσακος για φόρμες και μπουφάν μοτοσυκλέτας δεν είναι νέα τεχνολογία, αλλή όταν το σύστημα ελέγχεται μέσω δορυφόρου και χωρίς καλώδια τότε μιλάμε για την τελευταία ηλέξη της Dainese στο θέμα ασφάλεια



Ο Guy Martin είναι ένας ακόμη διάσημος αναβάτης της Dainese που τρέχει και προωθεί το D-Air στο Isle of Man



Παρουσίαση της φόρμας Dainese D-Air την ώρα της πτώσης



Όλο το επιτελείο υπεύθυνο για την παρουσίαση και την προώθηση της ασφαλέστερης φόρμας από τη Dainese



Μέχρι σήμερα ξέραμε ότι τα ηλεκτρονικά βοηθήματα μίας μοτοσυκλέτας βοηθούν τον αναβάτη στην πίστα και στον δρόμο για την ασφαλέστερη οδήγηση. Από σήμερα η Dainese αλληλάζει τα δεδομένα παρουσιάζοντας τη νέα τεχνολογία D-Air, η οποία συνδυάζει τον απόλυτο έλεγχο κίνησης του σώματος του αναβάτη μέσω δορυφόρου, παρεμβαίνοντας πλέον όχι στη μοτοσυκλέτα αλλά στην ίδια τη φόρμα του αναβάτη όταν χρειαστεί.

Η παρουσίαση

Η φόρμα Dainese D-Air παρουσιάστηκε μία ωραία, μα πραγματικά ωραία, πρωία στην αίθουσα εκδηλώσεων της πίστας των Μεγάρων. Ήταν η τελευταία Κυριακή του Νοεμβρίου και η θερμοκρασία στην ατμόσφαιρα ξεπερνούσε από το πρωί τους 17 βαθμούς. Τέλεια μέρα για Track Day στην πίστα των Μεγάρων, σκέφτηκα, και συνδυάζοντας το τερπνόν μετά του ωφελίμου αποφάσισα να μην πάω στην παρουσίαση με άδεια χέρια.

Πήρα μαζί μου λοιπόν το παλιό μου GSXR 750 και ξεπιάστηκα κάνοντας 2-3 εικοσάλεπτα προπόνηση στην πίστα, έτσι για να μην ξεχνάμε και τα παλιά. Η παρουσίαση ξεκίνησε στις 12 το μεσημέρι και πραγματικά δε φανταζόμουν ότι θα πάθαινα μέσα σε ένα μισάωρο που κράτησε τέτοιο πολιτισμικό σοκ.

Ο εμπορικός εισαγωγέας της φόρμας Dainese, Παπασταύρου Σταύρος, τα είχε καταφέρει πολύ καλά προετοιμάζοντας μια παρουσίαση όπως έπρεπε να είναι.

Μέρες πριν μας είχε στείλει επίσημα την πρόσκληση. Από το πρωί ήταν εκεί για τη δημιουργία του σωστού περιβάλλοντος, με προτζέκτορα για μεγιστοποίηση του κατανοητού, αλλά και ένα ζωντανό μοντέλο που φορούσε τη φόρμα, τον 17χρονο γιο του Γιώργου, ο οποίος από το πρωί κι αυτός γυρνούσε μέσα στην πίστα με το προσωπικό του R6, κάνοντας μάλιστα τον καλύτερο του χρόνο στην πίστα των Μεγάρων.

Σε συζήτηση που είχα αργότερα μαζί του, κατάλαβα ότι η σούπερ φόρμα που φορούσε του έδινε μεγαλύτερη αυτοπεποίθηση για περταίρω "χούφτωμα" του γκαζιού σε σημεία που πριν απέφευγε. Λογικό. Όταν αισθάνεσαι ότι η ασφάλεια πάνω σου αυξάνεται σε ενδεχόμενη πτώση, κατά 80% όπως έμαθα αργότερα, το ένστικτό σου λύνεται κάνοντας το καλύτερο στην οδήγηση.

Τι είναι

Βασικά είναι ένα πλέον ολοκληρωμένο project με κόστος εξέλιξης από την Dainese που ξεπέρασε τα €30,000,000! Η όλη εξέλιξη ολοκληρώθηκε σε περίπου 10 χρόνια, και φέτος ξεκίνησε η γραμμή παραγωγής του και στο ευρύ κοινό.

Στην πίστα και στα Moto GP τα φοράνε ο Rossi, ο Hayden και αρκετοί άλλοι (μέχρι πέρυσι και ο Lorenzo, πριν "μετεγγραφεί" στην Alpinestars) οι οποίοι έχουν βοηθήσει φυσικά στην εξέλιξη της.

Πρόκειται για μία κατά τ' άλλα κοινή φόρμα της Dainese, με κορυφαία υλικά όπως δέρμα από καγκουρό μιξαρισμένο με αγελαδινό δέρμα πλάτης και ελαστικά υλικά σύνδεσης

Το λαμπάκι που δείχνει τη σύνδεση με τον δορυφόρο βρίσκεται στο δεξί μανίκι στο ύψος του ώμου



Κουμπιέται με τη φάση της φάσης και στέννει δίνοντ

Ο Παπασταύρου Γιώργος με τον μάντζερ και πατέρα του Παπασταύρου Σταύρο. Τους γνωρίζετε από τα Papastavrou Shops και οι επισκέπτες του Trackbike.gr έχετε συναντήσει τον Γιώργο μαζί μας στις Σέρρες





αφήνοντας το τελευταίο κουμπί φόρμας ο εγκέφαλος που κρύβεται στην καμπούρα ενεργοποιείται, και σήμα στον δορυφόρο



αυτών για μεγιστοποίηση της ελαστικότητας και άνεσης. Τα προστατευτικά σε αγκώνες χέρια και γόνατα διατηρούνται, μόνο που στην προστατευτική καμπούρα που διαθέτει, υπάρχει μία προσθαιρούμενη ηλεκτρονική μονάδα που ελέγχει μέσω GPS και δορυφόρου όλες τις παραμέτρους κίνησης του αναβάτη μέσα στην πίστα.

Και λήμε προσθαιρούμενη μονάδα, γιατί πολύ εύκολα μπορείς να τη βγάλεις μέσα από την καμπούρα, να τη συνδέσεις με τον υπολογιστή σου για να πάρεις και πληροφορίες τηλεμετρίας από την οδήγηση σου στην πίστα, πληροφορίες που τις κρατά στη μνήμη μέχρι την επόμενη φορά που θα τη χρησιμοποιήσεις. Κάτι σαν "μαύρο κουτί" της φόρμας σου δηλαδή.

Ο εγκέφαλος του αερόσακου μπαίνει σε λειτουργία με το που θα κουμπώσεις το τελευταίο κουμπί στον λαιμό της φόρμας εντελώς αυτόματα. Ούτε σχοινιά, ούτε μανταλάκια, ούτε κορδόνια.

Αμέσως στο δεξί μέρος της φόρμας, στο ύψος του μπράτσου εξωτερικά (σε σημείο δηλαδή που πάντα βλέπει εύκολα ο αναβάτης), αναβοσβήνει ένα κόκκινο λαμπάκι. Μόλις αυτό γίνει γαλάζιο έντονο, τότε η φόρμα είναι συνδεδεμένη με δορυφόρο και έτοιμη προς χρήση. Αν υπάρξει κάποιο πρόβλημα συνδεσμολογίας ή σύνδεσης, το κόκκινο παραμένει αναβοσβήνοντας ενοχλητικά έντονα. Όσο εσύ περπατάς για να πας στο μηχανάκι σου και να μπεις στην πίστα η φόρμα είναι σε λειτουργία, αλλιώς με τίποτα δεν ανοίγει ο αερόσακος. Κι αυτό γιατί ουσιαστικά λειτουργεί και οπλίζεται αμέσως μόλις περάσεις τα 50 km/h. Ο εγκέφαλος του αερόσακου αναλύει συνεχώς διάφορες παραμέτρους όπως:

Ταχύτητα, κλίση σώματος, G (επιτάχυνση) θετικά και αρνητικά προς όλους τους άξονες και άλλα πολλά και αποφασίζει, προσοχή τώρα, πριν πέσεις –ναι καλὰ καταλάβατε, πριν πέσεις– ότι θα πέσεις.

Αυτόματα ανοίγει χωρίς όμως να σε ενοχλήσει σε πίεση και όγκο, προστατεύοντας όλα τα ζωτικά σου σημεία, δηλαδή αυχένα, σπονδυλική στήλη, πλευρά, στήθος, νεφρά, πνεύμονες και κλείδα, ενώ σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα προστατευτικά της φόρμας σε ώμους, αγκώνες κλπ προσφέρει κατά 80% περισσότερη ασφάλεια κατά την πτώση από οποιαδήποτε φόρμα της Dainese που υπάρχει αυτή τη στιγμή.

Το φοβερό στην υπόθεση είναι ότι, μετά το άνοιγμα του αερόσακου, αυτός μέσα σε 5 δευτερόλεπτα ξεφουσκώνει αφήνοντάς σου όλο το περιθώριο να αναπνεύσεις σωστά, μετά από μία ενδεχομένως "πολυδιάστατη" τούμπα.

Απίστευτη εντύπωση μου έκανε ένα στιγμιότυπο που προβλήθηκε στον προτζέκτορα της παρουσίασης από τον αγώνα της Jerez όπου ο Lorenzo σε κάποια στιγμή του αγώνα εκτοξεύεται σε ένα highside το οποίο όμως στη συνέχεια το σώζει παραμένοντας πάνω στην μηχανή, συνεχίζοντας και τερματίζοντας από ότι θυμάμαι δεύτερος. Ε λοιπόν την ώρα που η μοτοσυκλέτα τον τίναξε ψηλά, ο αερόσακος κατάλαβε ότι ο αναβάτης θα πέσει και άνοιξε. Ο Lorenzo συνέχισε μία μικρή πορεία εκτός γραμμής για να ξετρομάξει γύρω στα 3 με 4 δευτερόλεπτα, χρόνος που χρειάστηκε για να ξεφουσκώσει η φόρμα και χουφτώνοντας πάλι το γκάζι τερμάτισε μια χαρά όπως προείπαμε. Φυσικά δεν είχε τη βοήθεια του αερόσακου στο υπόλοιπο του αγώνα.





Prototype Racing

Όταν λοιπόν ο αερόσακος ανοίξει, δίνεις ή στέλνεις την φόρμα σου στα καταστήματα Παπασταύρου και μέσα σε λίγες ημέρες στην επιστρέφουν τόσο ξαναγεμισμένη και έτοιμη για χρήση από πλευράς αερόσακου, όσο και από εξωτερική εμφάνιση σε τυχόν γδαρσίματα ή σκισίματα στο δέρμα. Μάλιστα αυτό μπορεί να γίνει όσες φορές θέλεις για τρία χρόνια, εντελώς δωρεάν από τα εν λόγω καταστήματα.

Μία έξτρα παροχή, που δίνει η Dainese στους νέους κατόχους της D-Air.

Στον δρόμο

Εκτός από τη φόρμα D-Air, η Dainese διαθέτει και μπουφάν κορντούρα D-Air και προσεχώς σκέτο γιλέκο.

Η λειτουργία κατά βάση είναι ίδια με της φόρμας D-Air μόνο που πλέον, επειδή τα δεδομένα του εγκεφάλου πρέπει να είναι πιο ευαίσθητα και πιο σύνθετα από ότι στην πίστα, η μονάδα έλεγχου υποδιαιρείται σε δύο μέρη. Ένα μικρότερο μέρος είναι μόνιμα στο μπουφάν ή στο γιλέκο κι ένα άλλο μέρος του ελέγχου τοποθετείται πλέον στη μοτοσυκλέτα, αναλύοντας και συνδυάζοντας πιο γρήγορα τα δεδομένα κίνησης, ανεξάρτητο από GPS και δορυφόρο (κατ' επιλογή), γιατί στην πόλη ή στα φαράγγια μπορεί εύκολα να χαθεί το σήμα. Λειτουργεί δηλαδή κατά βάση αυτόνομα, πιο πολύ με συνεργασία μοτοσυκλέτας-αναβάτη.

Στο δια ταύτα

Αν αξίζει; Ό,τι πληρώνεις παίρνεις σε αυτήν τη ζωή φίλε. Το κόστος περίπου από ότι ακούσαμε ανέρχεται στα €2,500, αλλά έχει πολλές παραμέτρους και πολλές όψεις. Εξηγούμε:

Μία καινούργια καλή φόρμα της Dainese αν πούμε δε θα έχει €1,000-1,500; Θα τα έχει. Κάτσε όμως, αν σου πουν πόσα θες να δώσεις τώρα για επιπλέον ασφάλεια 80% από αυτή που ήδη σου παρέχει η φόρμα, δε θα έδινες και €500 έως €1,000; Βάλε δηλαδή προστατευτικό στήθους €100, ραχοκοκαλιά επιπλέον άλλα €300 και τα πλευρά πάντα θα είναι εκτεθειμένα. Το 80% επιπλέον δε θα το πιάσεις ποτέ.

Βάλε ότι και το πράμα έχει και ανάλυση τηλεμετρίας.

Αν τα προσθέσεις όλα αυτά, τότε για εμάς τα αξίζει τα λεφτά του.

Το μπουφάν βέβαια και το γιλέκο θα είναι πολύ πιο χαμηλού κόστους. Όχι πώς υπολείπεται τεχνολογικά της φόρμας, αντίθετα διαθέτει περισσότερη για να είναι όπως προείπαμε και πιο ευαίσθητος ο αερόσακος, απλά υπολείπεται σε εξωτερικά υλικά.

Δείτε το σχετικό βίντεο της Dainese:

www.youtube.com/watch?v=lrVKo94WQhg



Prototype City

Μια ημέρα που θα αλλάξει τη ζωή σας



RIDING SCHOOL

Step 1 & 2

ΗΜΕΡΙΔΕΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ



"Riding School is doing a great job and the work is comparable with the very best I have seen across the world."
John CHATTERTON-ROSS LL.B (Hons)
Director EU Public Affairs, FIM (Fédération Internationale de



1

Γυροσκοπικό φαινόμενο

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

Rotation (Περιστροφή της μοτοσυκλέτας).

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

Φρενάρισμα.

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

Θέση οδήγησης.

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

Αλληλουχία κινήσεων κατά την οδήγηση

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

Απόλυτος έλεγχος.

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

2

Επισκόπηση Riding 1

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

Εναλλαγή κλίσης σώματος και μοτοσυκλέτας.

Πως μπορούμε να αλλάξουμε την κλίση της μοτοσυκλέτας σε σχέση με το δρόμο χρησιμοποιώντας το σώμα μας.

Αρεα - η σημασία του για κάθε στροφή.

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

Κλίσεις του οδοστρώματος - πως διαφοροποιείται η οδήγησή μας.

Η σημασία των κλίσεων του οδοστρώματος (ρήσεις, ανηφόρα, κατηφόρα), ποιες είναι οι ενέργειες που πρέπει να κάνουμε.

Εμπόδιο μέσα στη στροφή - τεχνικές για να αποφύγετε και να παραμείνετε στο δρόμο.

Ένα εμπόδιο ή νερά μέσα στη στροφή μπορεί να έχουν απρόβλεπτες συνέπειες Πως τα αντιμετωπίζουμε, πως παραμένουμε ψυχραιμοί και τί χρειάζεται να κάνουμε για να παραμείνουμε στο δρόμο.

Κόστος: 160 €

(Auto Festival)

200 €

(Μέγαρα)

Απαραίτητος

εξοπλισμός:

Κράνος, δερμάτινα

ή cordura (στην

πίστα Μεγάρων

ποχρεωτικά

δερμάτινα),

μπότες και γάντια.

Δυνατότητα

ενοικίασης

εξοπλισμού με

κόστος 20,00€

PRIVATE TRAINING

Μια ημέρα με τον Θανάση Χούντρα. Εξατομικευμένη εκπαίδευση στα στοιχεία του Riding School. Συμμετέχουν έως δύο άτομα ανά ημέρα.

Κόστος Συμμετοχής 1 άτομο: 400 € 2 άτομα: 500 € Τοποθεσία: Auto Festival

Auto Festival 32ο χλμ Αθηνών Λαμίας Πολυδένδρι

Τηλέφωνα επικοινωνίας: 210.92.49.350,

229.50.26.270, κιν.: 694 1633040

Email: jarv@0300.gr, joannaarvan@gmail.com

Πρόγραμμα Εκδηλώσεων:

www.MotorcycleRidingAcademy.com

ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ:

MAKE ROADS SAFE HELLAS



ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΜΝΗΜΕΩΝ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΜΝΗΜΕΩΝ

MOTRAC

AUTO FESTIVAL

ΧΟΡΗΓΟΙ:



Το Εμπορικό τμήμα του ebike, ψάχνει και βρίσκει για εσάς, τις καλύτερες προφορές και σας τις παρουσιάζει στις σελίδες που ακολουθούν.



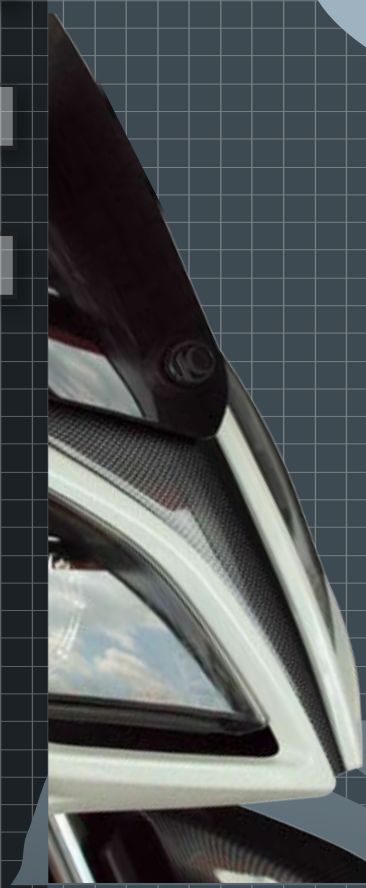
-60%

-40%

-50%

-20%

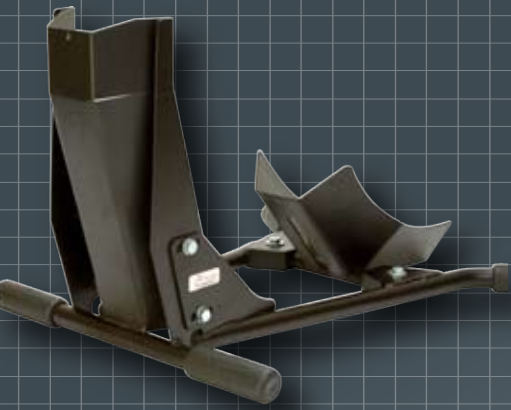
-30%



-100%



σοφορές της αγοράς
απορροφούνται...



market
eats

ΚΑΓΚΕΛΑ... ΚΑΓΚΕΛΑ ΠΑΝΤΟΥ

Η τσέικη RD κατασκευάζει μεταλλικά προστατευτικά για ποδηλάτες μοτοσυκλίδες παραγωγής και φυσικά για τα αγαπητά μας V-Strom 650 και 1000.

Είναι ειδικά ομοιογραφισμένα για κάθε ένα ξεχωριστό τύπο μοτοσυκλίδας χωρίς περίπου ή αν κατά την τοποθέτηση.

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



ΖΕΛΑΤΙΝΕΣ ΑΠΟ ΤΗ F. FABBRI

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

Μέσα σε όλη την πολύ μεγάλη γκάμα της εταιρείας ξεχωρίζει περίτρανα η νέα ζελατίνα για το νέο YAMAHA T-Max 500, η οποία διαθέτει ειδικό μεταβλητό κουρμπάρισμα ώστε να δαμάζει τον αγέρα, αλλά και να μη χάνεις τίποτα από τη σωστή ορατότητα με τον δρόμο. Στη γκάμα της εταιρείας θα βρείτε όλων των ειδών τις ζελατίνες, καρίνες, under tail κ.ά. Spiliotis moto, 210 5777906, www.spiliotis.gr.



ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΕ COLLECTION

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

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

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



BEL-RAY ΚΑΙ ALTHEA RACING DUCATI

Νέα συνεργασία της Bel-Ray ανακοινώθηκε με την ομάδα της Althea Racing Ducati στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Superbike και World Cup Superstock 1000 για τα έτη 2012 και 2013.

Τα λιπαντικά Bel-Ray αναμένεται να οδηγήσουν τους κορυφαίους Carlos Checa και David Giugliano σε νέες μεγάλες διακρίσεις. Πιο συγκεκριμένα, για το 2012 η Althea Racing Ducati Team θα χρησιμοποιεί το υψηλής ποιότητας συνθετικό λιπαντικό της Bel-Ray EXS Synthetic Ester 4T Engine Oil, τα γνωστά Blue Tac Chain Lube για τη λίπανση των αλυσίδων καθώς και το 6 in 1 Multi Purpose λιπαντικό γενικής χρήσης.

Η Bel-Ray συνεχίζει να εξελίσσει τα προϊόντα της μέσω των αγώνων ταχύτητας. Τα λιπαντικά Bel-Ray μπορείτε να τα προμηθευτείτε από όλο το δίκτυο συνεργατών της Motoway Γ. Καμπράνης ΑΕ.



TAKE FIVE (5)

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

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

Το μεγάλο πλεονέκτημα της εν λόγω εταιρίας είναι η πολύ χαμηλή τιμή με την οποία λανσάρονται στην ελληνική αγορά, ενώ η μεγάλη γκάμα της 5 θα ενθουσιάσει και τον πιο αδιάφορο... αλήθεια λέμε.

Μπες στο Site της εταιρείας, www.five-gloves.com και δες τη μεγάλη ποικιλία. Moto Market, 210 9222349.



ΕΠΩΝΥΜΑ ΚΡΑΝΗ ΜΕ €12;

Βηλακείες ήμε; Καλά. Μπές στο www.goudoufas.gr ή πάρε στο 210 7484891 και θα δεις.

Ο άνθρωπος (ο Βασίλης δηλαδή) έκανε το εξής απλό και έντιμο: Πήρε όλα τα κράνη και ιδίως τα χειμωνιάτικα που έχει από όλες τις μάρκες, AGV, SHOEI, NOLAN, GIVI κ.ά., τους στρογγύλεψε τις τιμές προς τα κάτω και τα δίνει σε 12 άτοκες δόσεις. Έτσι παίρνεις κρανάρια επώνυμα με 10 έως 15 ευρώ τον μήνα για το ευαίσθητο κεφαλάκι σου που μυαλό δε βάζει και φοράει ότι βρει, τρία πακέτα τσιγάρα δηλαδή τον μήνα που σου χαλάνε και την υγεία σου. Και χωρίς εξάντληση των αποθεμάτων και βηλακείες...



ΓΡΑΝΑΖΙΑ SUPERSPROX

Τα ergal γρανάζια είναι τρομερά ελαφριά έτσι; Αλλά τρώγονται και λίγο πιο γρήγορα. Τα ατσάλινα πάλι είναι ανθεκτικά, αλλά από βάρος και ζύγισμα τα περισσότερα είναι χάλια.

Ορίστε λοιπόν τι απλό και έξυπνο λανσάρει εδώ και χρόνια η Τσέικη SuperSprox: Συνδυασμό ergal και ατσάλιού μαζί σε ένα πακέτο. Έτσι εξασφαλίζεται χαμηλό βάρος, ακαμψία και μακροζωία, άσε που έχει και τρελή μόστρα. Είναι ίσως τα μοναδικά που αντέχουν τόσα χιλιόμετρα, με εγγύηση.

Αντιπρόσωπος για τα συγκεκριμένα είναι ο δικός μας Τάκης Μπουρνάς και τα στέλνει όπου εσείς του πείτε, τόσο απλά. Καλέστε στο 210 9617402 ή πάτε στην οδό Κρωμνης 42 στην Αργυρούπολη.



ΜΗΝΑΣ ΕΞΑΤΜΙΣΕΩΝ YOSHIMURA

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

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

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

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



Η DUCATI ΑΠΟΚΑΛΥΠΤΕΙ ΤΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΤΟΥ 2012

Όχι που θα μου ξέφευγε η πληροφορία.

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

Με την αυτοπεποίθηση της εμπορικής επιτυχίας της οικογένειας Multistrada που απαρτίζεται από τις 1200 ABS, 1200 S Sport, 1200 S Sport Pikes Peak Special Edition και 1200 S Touring, η εταιρεία συνεχίζει την επιτυχημένη πορεία της και φέτος. Έτσι λοιπόν τα μοντέλα του 2012 θα φέρουν ενισχυμένη και μεγαλύτερη σέλα εμπρός και πίσω, η οποία θα προσφέρει ακόμα πιο άνετη και ξεκούραστη οδήγηση, ενώ η Multistrada 1200 S Touring θα προσφέρεται σε έναν ακόμα χρωματισμό: τιτάνιο ματ (race titanium matte) με μαύρο πλαίσιο. Ο νέος χρωματισμός έρχεται να προστεθεί στους χρωματισμούς του κόκκινου και του άσπρου που διατίθενται έως τώρα.



ΝΕΟΣ ΛΥΚΟΣ ΣΤΟ ΚΟΠΑΔΙ

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

Η ψυχή του Wolf 250i είναι ένας 4βάλβιδος υγρόψυκτος κινητήρας 250 cc με αντικραδαμικό στρόφαλο που αποδίδει 26 hp στις 7500 rpm! Η ειδική καταργασία κεραμικής επίστρωσης του κυλίνδρου εγγυάται για τη μακροζωία του κινητήρα. Καθαρότερα καυσαέρια και εξαιρετική οικονομία καυσίμου (2.44 lt/100 km) επιτυγχάνεται χάρη στην ψηφιακή τεχνολογία ψεκασμού καυσίμου (EFI) και τον τριοδικό καταλύτη με αισθητήρα O2.

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

Το σύστημα φρένων τύπου "μαργαρίτα" του Wolf 250i αποτελείται από ένα μεγάλο εμπρόσθιο δίσκο 288 mm με τετραπίστονες ακτινικές δαγκάνες και πίσω δισκόφρενο 222 mm προσφέροντας σταθερή και ελεγχόμενη πέδηση. Επιπλέον, οι μανέτες του συμπλέκτη και του φρένου διαθέτουν 4 θέσεις ρύθμισης για βελτιστοποίηση του χειρισμού.

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



ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ ΑΞΕΣΟΥΑΡ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ;

Βαρέθηκα. Δε μπορώ άλλο να σας τα δίνω στο πιάτο... δε λέω τίποτα... τίποτα... τέλος πάντων, άντε.

Θες αναρτήσεις Ohlins και WP μεταχειρισμένες σε απίστευτη τιμή; Πολυεστερικά; Μαρσπιέ, ζάντες, σωληνάκια και άλλα καλούδια σε τιμές παζαριού; Τότε σου έχουμε τη λύση. Πάνε (πήγαινε) στο κατάστημα του Φάνη Στρωματιά να δεις, να διαλέξεις και να αποφασίσεις. Το Fan Motorcycles είναι ένα κατάστημα που πάντα μας εντυπωσιάζει με τις προσφορές του αλλιά και με τον ωραίο καφέ που φτιάχνει.

Ηρώων Πολυτεχνείου 8, Ηλιούπολη, 16431. Τηλέφωνο 210 9955451, Fax 210 9923890, www.fanmoto.gr.



HELD CARESE ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΕΠΟΧΕΣ

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

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



V-STROM ΤΗΣ ΛΙΤΟΤΗΤΑΣ

Τέλος τα ψέματα παιδιά... Η Suzuki παρουσίασε τις νέες μειωμένες τιμές εδώ και κάνα μήνα, και εμείς πρώτοι το δημοσιεύσαμε στο blog του περιοδικού ebike.gr.

Όμως, θέλουμε να επιμείνουμε στην απίστευτη τιμή του V-Strom 650, το οποίο διατίθεται στα €1,500 κάτω! Από €8,495 που είχε δηλαδή πήγε στα €6,995. Τώρα τι να σας πώ; Ότι είναι για περιορισμένο αριθμό και εξαντλούνται με τάχιστο ρυθμό; Δε θέλω να σας αγχώσω. Γι' αυτό οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στο δίκτυο των επίσημων εμπόρων μοτοσυκλετών Suzuki σε όλη την Ελλάδα, που θα βρουν στη διεύθυνση <http://www.suzuki.gr/motos/sales.php> και στο τηλέφωνο 24ωρης εξυπηρέτησης 210 9988168.



NEO XENTER 150

Είναι το νέο Yamaha Xenter 150. Νέος κινητήρας, νέο πλαίσιο, νέος σχεδιασμός, μεγάλοι μπροστινοί δίσκος 267 mm που συμπληρώνεται από ένα ισχυρό ταμπόουρ 150 mm, εξασφαλίζοντας προβλέψιμη απόδοση και χαμηλό κόστος συντήρησης.

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

Η ενσωματωμένη σχάρα επιτρέπει την προσθήκη βαλίτσας (top-case) που θα χωρέσει άνετα κράνος και άλλα μικρά αξεσουάρ.

Εκτιμήστε ιδιαίτερα τόσο τον LCD πίνακα οργάνων που παρέχει εκτός των βασικών και λειτουργικές υπενθυμίσεις, όσο και το LED πίσω φανάρι με τη δυνατή δέσμη φωτός.

Το νέο Yamaha Xenter 150 είναι διαθέσιμο σε τρία χρώματα, λευκό, γκρι και μαύρο, από τον Δεκέμβριο του 2011 στο Πανελλαδικό Δίκτυο Συνεργατών Yamaha.



NEO ΣΥΣΤΗΜΑ D-AIR, ΑΠΟ ΤΗ DAINESE

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

Έχετε δει στα MotoGP τα παλικάρια που πέφτουν, όπως ο Rossi ή ο Lorenzo και ανοίγει ένας αερόσακος στην πλάτη ή στο σώμα τους; Αφού λοιπόν τσακίστηκαν επανειλημμένως όλοι αυτοί οι αναβάτες, εξέλιξαν για όλους εμάς που τα βρισκόμαστε όλα έτοιμα το νέο σύστημα D-Air.

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

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



ΝΕΑ "ΠΟΛΙΤΙΚΑ" ΜΑΡΣΠΙΕ

Από τη Gilles και τα καταστήματα Παπασταύρου νέα πρωτοποριακά ρυθμιζόμενα μαρσπιέ για μοτοσυκλές εκτός πίστας.

Ενδεικτικά αναφέρουμε για V-Strom, Tiger 800 και 1050, Bandit 650, Varadero κ.ά. Επειδή όλοι οι αναβάτες δεν έχουν το ίδιο ύψος, ούτε τα ίδια πόδια, βρείτε τη σωστή θέση πάνω στη μοτοσυκλέτα σας για να μη σας φταίνε τα πάντα και γκρινιάζετε κάθε φορά που οδηγείτε. Η ρύθμιση είναι απλή και πολυδιάστατη (πάνω, κάτω μπρός και πίσω). Πάρτε στο 210 9249350 ή περάστε από ένα κατάστημα Παπασταύρου Shops για να τα δείτε και από κοντά. Για να πάρετε μαγική τιμή πείτε τη "μαγική" λέξη ebike.

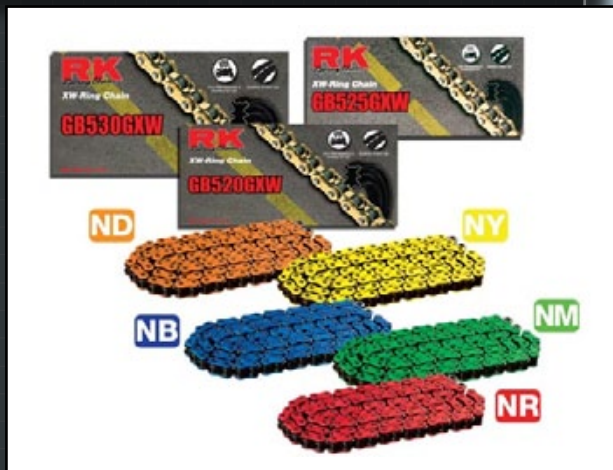


ΝΕΑ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΥΤΟΛΙΠΑΝΣΗΣ RK

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

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

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



ΒΑΖΑΡ ΕΝΔΥΣΗΣ ΣΤΟΝ ΠΙΕΡΡΑΚΟ

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

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

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



STOMP GRIP ΚΑΙ... "ΒΕΝΤΟΥΖΑ"

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

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

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

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



ΝΕΑ ΣΕΙΡΑ AGV, ΝΕΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

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

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

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



NEO BEL-RAY BLUE TAC, CHAIN LUBE

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

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

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



KTM 990SM-T ΜΕ ΚΕΡΔΟΣ €2,500

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

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

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

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



TRIUMPH TIGER 1050 2012;

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

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

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



T-MAX 500 ΜΕ ΑΓΚΥΡΕΣ!

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

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



WeLike

και προτείνουμε...

ΤΟ Service και Η Βελτίωση
στην Μιχαλακοπούλου

Προστατευτικά κάγκελα
για όλα τα μοντέλα της αγοράς

ΑΘΗΝΑ

SERVICE
Performance technologies
MIRG
MOTO REGENERATION
K. Γιαννακοπούλου
Motorcycle Diagnostic Center
Μιχάλακοπούλου & Φειδιππίδου 30 tel 210 77 75 834

ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ

SERVICE:
SUZUKI YAMAHA KTM
Kawasaki HONDA

KASSIMIS
RACING

ΕΛΑΣΤΙΚΑ:
PIRELLI BRIDGESTONE Continental
DUNLOP METZELER MICHELIN

ΑΞΕΣΟΥΑΡ:
ÖHLINS SHARK RICHIA

Τηλ.: 210 2220450, Κω.: 6932458088

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

Ζωγράφου και προάστεια,
δεν υπάρχει καλύτερο!

ΠΟΛΥΓΩΝΟ

mototroxos@gmail.com

ΜΟΤΟ ΤΡΟΧΟΣ

ΕΛΑΣΤΙΚΑ - ΑΞΕΣΟΥΑΡ - ΑΚΤΙΝΟΛΟΓΙΣΗ
ΜΕΤΑΤΡΟΠΕΣ - ΜΟΤΑΡΔ - ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΖΑΝΤΩΝ
ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ - ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ
Quick Service

Κ. ΤΣΑΛΔΑΡΗ 55 - ΠΟΛΥΓΩΝΟ
ΤΗΛ.: 210 8827431 FAX: 210 8942104 - ΚΙΝ: 6977 474103

ΖΩΓΡΑΦΟΥ

MOTO SERVICE

Ελευθερόπουλος - Κλήτσος

ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ
• ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ • ΑΞΕΣΟΥΑΡ • ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ

Τηλ.: 210 7718909

Διακρίας 26 & Κοκκίνοπούλου, Ζωγράφου
email: info@motoservice.gr, www.moto-service.gr

Το δικό μας λαστιχάδικο
στον Υμηττό

Εξουσιοδοτημένο YAMAHA
service στην Αργυρούπολη

ΥΜΗΤΤΟΣ

ΜΟΤΟΛΑΣΤΙΧΑ
AARON

Χρυσοστόμου Σμύρνης 23, Υμηττός, Τηλ.: 210 7613393
e-mail: info@moto-lastixa.gr www.moto-lastixa.gr

ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ

SUZUKI HONDA
STATHOPOULOS
SERVICE
YAMAHA Kawasaki

ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ - ΜΕΤΑΤΡΟΠΕΣ - ΑΞΕΣΟΥΑΡ - ΕΛΑΣΤΙΚΑ
ΝΑΣΟΣ ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ
ΠΟΝΤΟΥ 5, ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ
ΤΗΛ.: 210 99 54 860

ΜΑΝΙΤΑΡΙΑ GB RACING

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

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

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



Η AVON ΕΧΕΙ ΤΗ ΛΥΣΗ

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

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

Αντιπρόσωπος Agripan S.A.



MRG ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΜΕ ΜΕΡΑΚΙ

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

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

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



WeLike

και προτείνουμε...

γιατί και η Αγία Παρασκευή,
θέλει τον μαστορά της

ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

PADDOCK512





ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ - ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ - ΑΞΕΣΟΥΑΡ - SERVICE
 Λ. Μεσογείων 512 - 514, Τ.Κ.153 42,
 Αγία Παρασκευή, Αθήνα, Τηλ. - Fax: 210 6011 555
 e-mail: info@paddock512.gr, url: www.paddock512.gr

δίνει ΑΞΙΑ στην μοτοσυκλέτα σας

Ν. ΚΟΣΜΟΣ

moto clinic



ACCESSORIES - ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
 QUICK SERVICE - ΜΟΤΟ LIFTING
 ΜΟΤΟ DETAILS - ΠΛΥΝΤΗΡΙΟ ΜΟΤΟ



Βούρβαχη 21, Νέος Κόσμος, Αθήνα, Τηλ.: 210-9244924 - www.motoclinic.gr

Εμπειρία αποκτημένη στην πίστα

ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ

BOURNAS
Drag Racing



MOTORCYCLE
 Performance Services



ΚΡΟΜΝΗΣ 42 ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ
 ΤΗΛ.: +30 210 9617402
 ΤΗΛ./FAX: +30 210 9640984
www.bournasracing.com
 e-mail: peterbournas@yahoo.com

Ο ΕΙΔΙΚΟΣ στα φρένα!

Ν. ΚΟΣΜΟΣ

ΤΑ ΠΑΝΤΑ ΓΙΑ ΤΑ ΦΡΕΝΑ ΣΑΣ...

BRAKE SHOP



ΚΑΛΛΙΡΟΗΣ 16, Ν. ΚΟΣΜΟΣ, ΤΗΛ.: 210 9244361, FAX: 210 9244359
info@brakeshop.gr

Ειλικρίνεια και γνώση σε ένα!

ΑΘΗΝΑ

ΜΟΤΟ ΜΟΥΡΙΚΗΣ

Service - πωλήσεις - ανταλλακτικά






Λ. Βουλιαγμένης 54, Αθήνα, τηλ.: 210 9240868
www.motomourikis.gr

Μεταχειρισμένα ανταλλακτικά
για όλη την Ελλάδα

ΝΙΚΑΙΑ

mouratisgp
 spare parts

ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ - ΜΠΡΟΣΤΙΝΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ - ΠΛΑΣΤΙΚΑ FAIRING - ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ
 ΕΞΑΤΜΙΣΕΙΣ - ΦΑΝΑΡΙΑ - ΚΑΡΜΠΥΡΑΤΕΡ INJECTION - ΖΑΝΤΕΣ - ΟΡΓΑΝΑ

ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
 ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ









Ρ. ΡΑΛΛΙ 118 - 184 54 ΝΙΚΑΙΑ, ΤΗΛ.: 210 4975776 ΤΗΛ/FAX.: 210 4954121
info@mouratisgp.gr - www.mouratisgp.gr

TEST RIDE ΣΤΟ ΝΕΟ KTM 125 DUKE

Γουρούνι στο σακί θα πάρεις; Όχι βέβαια. Γι' αυτό γεμάτοι αυτοπεποίθηση για τα προϊόντα τους, τα παλικάρια του Fan Motorcycles σας δίνουν να οδηγήσετε ό,τι έχετε κατά νου να αγοράσετε.

Φυσικά στην περίπτωση που σκέπτεστε να αγοράσετε τον νέο μικρό Δούκα δε θα μπορούσε το εν λόγω κατάστημα να μη σας προσφέρει ένα test ride για να είστε σίγουροι 100% για την επιλογή σας. Κλείστε ένα ραντεβού σήμερα.

Fan Motorcycles, Ηρώων Πολυτεχνείου 8, Ηλιούπολη, 16431, 210 9955451, (Fax) 210 9923890, www.fanmoto.gr.



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

Η Piaggio Hellas σε συνεργασία με την Piaggio & Co. παρουσιάζει μια μεγάλη καμπάνια που αφορά όλα τα οχήματα του Ομίλου Piaggio με ισχύ από 14 Νοεμβρίου 2011 και μέχρι το τέλος του έτους.

Σε αυτή τη δύσκολη οικονομική συγκυρία η Piaggio Hellas στηρίζει τους πελάτες της, καθιστώντας τα γνήσια ανταλλακτικά και αξεσουάρ Piaggio, αλλά και τις υπηρεσίες των Εξουσιοδοτημένων Σημείων Τεχνικής Εξυπηρέτησης, ακόμα πιο προσιτά.

Το πρόγραμμα "Prime Service" προσφέρει έκπτωση 20% σε όλα τα γνήσια ανταλλακτικά Piaggio, για οποιαδήποτε εργασία προγραμματισμένης συντήρησης.



ΝΕΑ ΣΕΙΡΑ REMUS POWER CONE

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

Αποκλείεται να έχεις μηχανάκι, οποιοδήποτε λήμε, και να μη βρεις μια εξάτμιση Remus γι' αυτό. Τι θες, από Gas Gas, BMW, ως Moto Morini θα βρεις την υγεία σου γιατί δεν ψάχνεις, βελτιώνεις στο έπακρο, ελαφρύνεις σαν πούπουλο και έχεις οποιαδήποτε ώρα ό,τι ανταλλακτικό χρειαστείς. Δες την καινούργια σειρά της εταιρείας εξελιγμένη από τα MotoGP σε απόληξη κώνου. Σε μαύρο μάλ αλλιά και μεταλλικό χρώμα.

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



We Like

και προτείνουμε...

Επιτέλους, BMW service στα μέτρα σας

ΑΘΗΝΑ

ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ SERVICE BMW

GSS

ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ - ΣΙΑΔΗΡΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΗΜια Ηλίου & Βουλιαγμένης 102 - Αθήνα
τηλ.: 210 90 20 110, κιν.: 6937 192 217, κιν.: 6977 219 616
email: G.S.bmw@hotmail.gr



Η υγεία της... πανω απ'όλα!

ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ

MOTO HOSPITAL

Service - Επισκευές www.moto-hospital.gr
• Βελτιώσεις
• Αναπαλαιώσεις
• Ανταλλακτικά
• Καθαρισμός μπεκ
• Εμπορία μοτο
• Ελαστικά

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

Husqvarna
Gilera
Yamaha
Suzuki

Δωδεκανήσου 15 - Αργυρούπολη Τηλ/Fax: 210 9960080

Για ελαστικά υψηλών επιδόσεων

ΚΟΥΚΑΚΙ

BRIDGESTONE

RIDER'S SHOP
ΠΟΝΤΙΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
Ελαστικά Μοτοσικλετών



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

elastrak

Ο ταχύτερος στις αλλαγές...

ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ



ΚΡΙΤΙΚΟΣ oil shop

ΚΕΝΤΡΟ ΑΛΛΑΓΗΣ ΛΑΔΙΩΝ

QUICK SERVICE

ΓΕΡΟΥΓΙΑΝΟΥ 31 - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ
☎ 210 99 31 454

Εγγύηση στα μεσόγεια!

ΣΤΑΥΡΟΣ



Tsalikis

Π Ω Λ Η Σ Ε Ι Σ
ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ SERVICE • ΑΝΤΑΛΛΑΓΕΣ • ΛΕΞΙΟΥΡΑ • ΕΛΑΣΤΙΚΑ

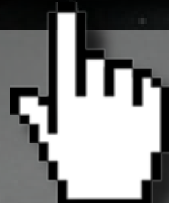
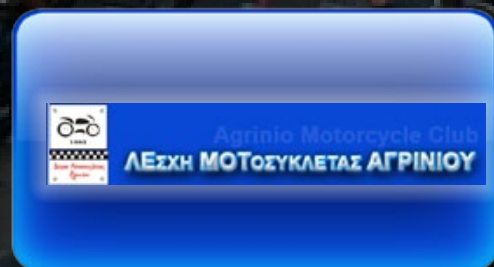
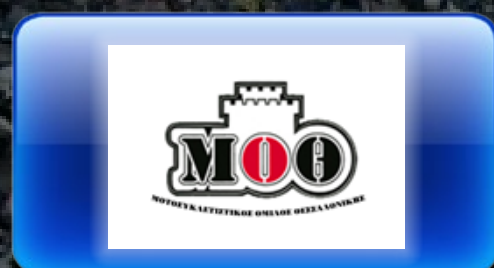
εξουσιοδοτημένο service HONDA - SUZUKI - KAWASAKI - PEGEUT

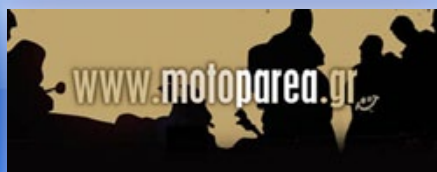
Λ. Μαραθώνος 22 - 153 44 - Γέφυρα Σταυρού
Τηλ.: 210 6046581, 210 6615126 - Fax: 210 6615126
www.tsalikis.gr - info@tsalikis.gr

αν θέλετε κι εσείς να προβληθείτε στις σελίδες του



επικοινωνήστε μαζί μας
στο: 3chris@ebike.gr
Κιν. 6946120836





Honda Motorbikes Club Hellas

www.hondaclub.gr





ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗ
ΕΝΩΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΩΝ ΛΕΥΚΑΔΑΣ

email: info@symol.gr www.symol.gr τηλ. 26450 21033



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(T),19(Σ)
Scarabeo 200 Dual Map	21(F)
RS4	38(F)
RSV4 R	22(C),29(F)
RSV4 Factory	7(Π),14(C),22(C)
RSV4 Factory APRC	38(T),40(Σ)
Shiver 750 GT	20(F)
Shiver 750 ABS '11	35(F)
Tuono V4R APRC	36(C),42(T)
Beta	
Alp 4.0	38(F)
RR 350	37(F)
RR 400	27(F)
RR 450	37(F)
Urban 125	41(F)
BMW	
F650 GS	4(T)
F800 GS	7(F)
F800 R	16(T)
G450 X	22(F)
G650 GS	17(F)
HP2 Megamoto	3(Σ)
K1300 GT	13(F)
K1300 R	14(F)
K1300 S	15(F)
R1200 GS	20(Σ)
R1200 GS Adventure '10	25(F)
R1200 RT	28(F)
S1000 RR	23(C),25(Σ)
Buell	
1125R	11(T)
Derbi	
Terra 125 Adventure	41(F)
Rambla 300i	36(F)
Ducati	
848	1(F)
1098R	1(C)
1198S	15(Σ),25(Σ)
Diavel	38(C)
Hypermotard 796	30(F)
Hypermotard	3(Σ)
Monster 696	12(T)
Monster 796 ABS	37(F)
Multistrada 1200	19(Π),32(T)
Streetfighter	8(Π)
Streetfighter S	37(Σ)
Gas-Gas	
EC250F	21(F)
Gilera	
GP 800	11(F)

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

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
990 SM	3(Σ)
990 SMT	22(F)
990 SMT ABS	34(F),39(T)
Duke 690	2(T)
Offroad '10	20(F)
Offroad '11	31(F)
RC8	1(C),25(Σ)
RC8R	18(F)
Super Duke	37(Σ)
Moto Guzzi	
Stelvio 1200 4v	6(T)
Stelvio 1200 NTX	20(Σ)
V7 Classic	8(F)
Moto Morini	
Corsaro Avio	13(T)
Peugeot	
Geopolis 300RS	30(F)
Geopolis 400	1(F)
LXR 200i	20(F)
Satelis 500 RS	11(F)
Sum Up 125	10(F)
Tweet 150	32(F)
Piaggio	
Beverly 125	26(F)
Beverly 300	17(F),26(F)
MP3 400 LT	14(F)
MP3 Yourban 300	40(F)
X7 250ie	5(F)
Suzuki	
Bandit GSF 650 SA	7(F)
Bandit GSF 1250 SA	3(F)
Bandit GSF 1250 ABS	35(F)
Burgman 400 ZA	24(F)
Gladius 650	17(T)
GSR 750	36(F),37(T)
GSX-F 650	20(F)
GSX-R 600 K8	9(F)
GSX-R 600 L1	41(Σ)
GSX-R 1000 K9	7(Π),15(Σ),25(Σ)
RMX 450Z	23(F)
RV 125 VanVan	34(F)
V-Strom 650 Desert	2(F)
Sixteen 150	13(F)
SYM	
Wolf 250	42(F)
Triumph	
Bonneville SE	14(F)
Daytona 675	17(C),41(Σ)
Daytona 675R	39(C),40(Σ)
Speed Triple	22(F),33(C),37(Σ)
Speed Triple ABS	41(F)
Sprint GT	30(F)

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.

Πινάκιο επεξήγησης μονογραμμάτων

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

we have issues...

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
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)
Vespa	
GTS 300 SuperSport	28(F)
GTS 300 Touring	39(F)
GTV 250i Navy	7(F)
Yamaha	
FZ1 Fazer ABS	3(F)
FZ8	33(Σ)
T-Max 500	6(F)
V-Max	27(T)
WR 250 R	10(F)
WR 250 X	4(F)
X-City 250	2(F)
X-Max 250	27(F)
XJ600	14(T)
XJ600 Diversion	18(F)
XT660Z Tenere	8(F)
XT1200Z Super Tenere	23(Π),29(T)
YZF-R 125	6(F)
YZF-R6	10(T),41(Σ)
YZF-R1	7(Π),15(Σ),25(Σ)
Σαήνια	
Εκθεση Μοτοσυκλέτας '08	2
EICMA '08	9
EICMA '10	31
EICMA '11	42
Intermot '08	8
Intermot '10	30
Moto Weekend 2011	40
Tokyo Motor Show '09	19
Ταξιδιωτικά	
Κοπέλια στην Πελοπόννησο (1/3)	28
Κοπέλια στην Πελοπόννησο (2/3)	29
Κοπέλια στην Πελοπόννησο (3/3)	30
Κοπέλια στην Πελοπόννησο (4/3)	31
Long Term	
KTM 690 SuperMoto	4,5,6,8,9,11
KTM 950 SuperMoto Voyager	4,5,6,7,9,11
Suzuki Burgman 400	40
Suzuki GSXR 600 K9	16,20
eCycle	
Αγοράζοντας MTB	5
Αγοράζοντας ποδήλατο δρόμου (α')	9

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
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
Γρανίτς Δράμας	35
Γυναίκα και ποδήλατο	18
Dirfis Downhill	26
Ενυδάτωση	7
Επισκευή σαμπρέλλας	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 κλειδωμα	30
Ποδήλατο και Ηλεκτρικός	23
Ποδηλατόδρομοι	32
Ποδηλατοπορεία Αθήνας	27
Πόνιοι στο γόνατο	25
Ρύθμιση σέλλας	16
Σπαστό ποδήλατο	38
Συνέντευξη: Μ. Χαϊδεμενάκης	36
Τζουμέρκα ή θάνατος	16
Giro d' Italia 2009	15
Rohloff speedhub 500/14	14
Συμμετέχοντας σε αγώνα MTB	37
Tech News	12
Η επιστροφή του Lance Armstrong	13
Φεγγάρι στη Ρόδα 2010	27
X-Poros	23
eCycle Tests	
Bianchi Methanol SL 9500	22(F)
Dura Ace Di2	15(F)
Futura Napoli	26(F)
Futura Roma	32(Σ)
Gitane Real E-bike3	32(Σ)
eBooks	
ADeus 2 (Βασίλης Τσακίρογλου)	12

Εταιρεία Μοντέλο	Τεύχος
Μπαρούτι και μέλι (Γ.Πολίτης)	11
Feature	
2010	21
2 Χρόνια eBike.gr	24
Civil Enduro	9
Civil Enduro II	11
Dynojet Annual Seminar '09	16
Επίσκεψη στο Bushmills	30
eParty '09	21
eParty '10 – Rockin' Bones	26
Farewell Buell	19
Μεθωδικές εξαρτήσεις 2009	18
Μεθωδικές εξαρτήσεις 2010	30
Μοτοσυγκέντρωση Χανίων '10	30
Motorcycle Design	1
Mythic Bikes 2009	12
Superbike Design	16
Πηξίμο	2
Trackday στις Σέρρες	6
Trackbike.gr 2009	20
Yamaha Serow	6,8,10,17,20,27,35
Racing Feature	
Ashley Fiolek	23
Bikenet Carting	4
Bol 'd Or 2009	18
Dakar '09	11
Dakar '10	21
Dakar '11	33
Isle of Man 2009	15
Isle of Man 2010	26
Macau GP 2009	20
Mat Mladin	17
MotoGP '08 Preview	1
Παγκόσμιο SM Θεσσαλονίκη	19
Team Boustas CBR1000RR	28(C)
Troy Bayliss	9
Φιλικός Σαλαμίνας 2009	20
WSBK: Στα Paddock	5
X-Poros '08	9
Συνεντεύξεις	
Βασίλης Ορφανός	12
Cal Crutchlow	16
Ρεπορτάζ	
Διόδια Α.Ο. Αθηνών – Πατρών	13
Ελαστικά	
Michelin Anakee 2	9
Michelin Power Road 3	36

Πινάκιο επεξήγησης
μονογραμμμάτων

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