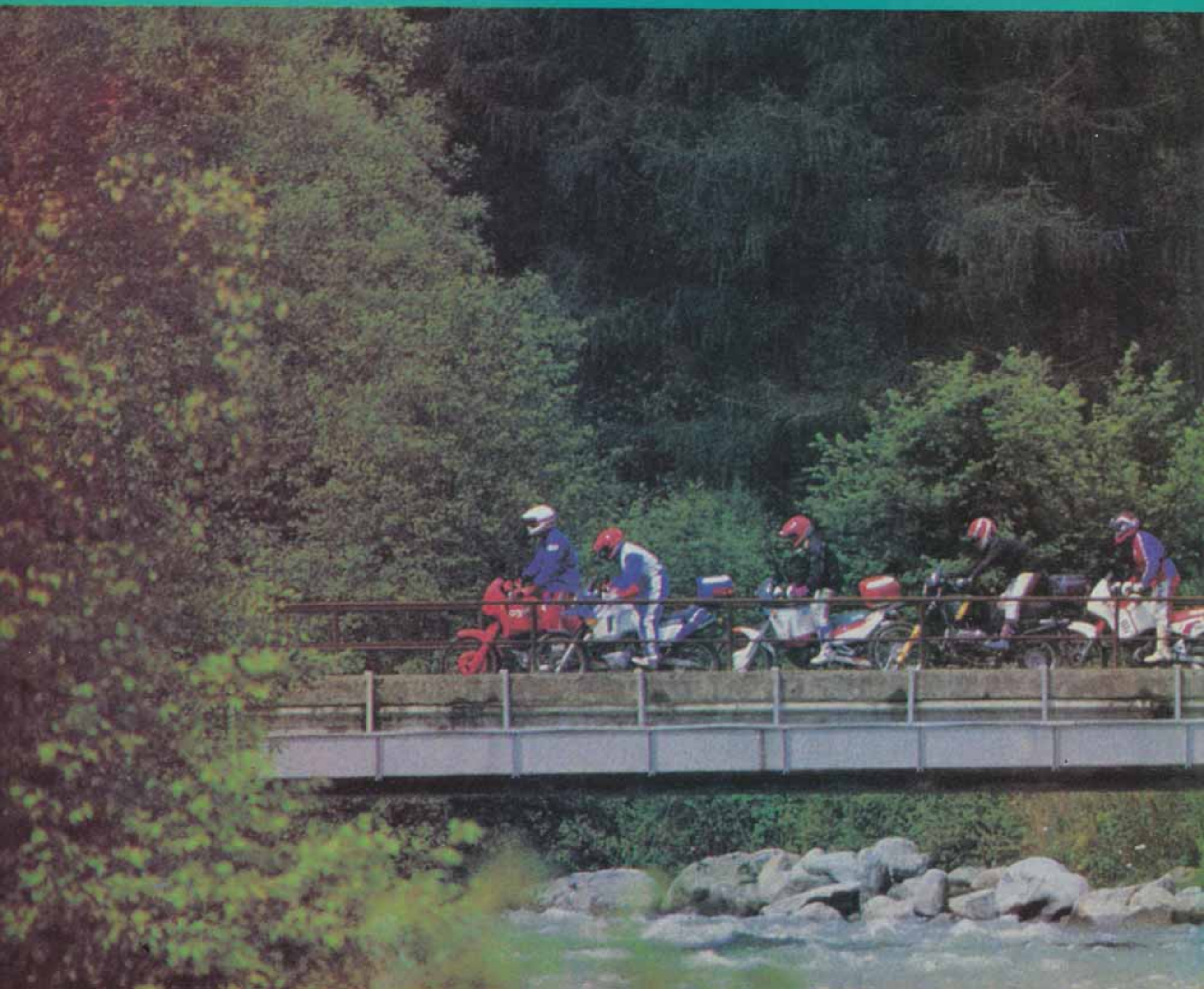


APRILIA TUAREG 600 WIND
HONDA 650 AFRICA TWIN
SUZUKI DR 750 S - BIG
MORINI 501 COGUARO
CAGIVA 750 ELEFANT
KAWASAKI KLR 650
GILERA XR-T 600
BMW GS 1000

ΑΜΑΤΗ
ΤΕΡ

του Θανάση Χούντρα
Φωτο: Moto Sprint

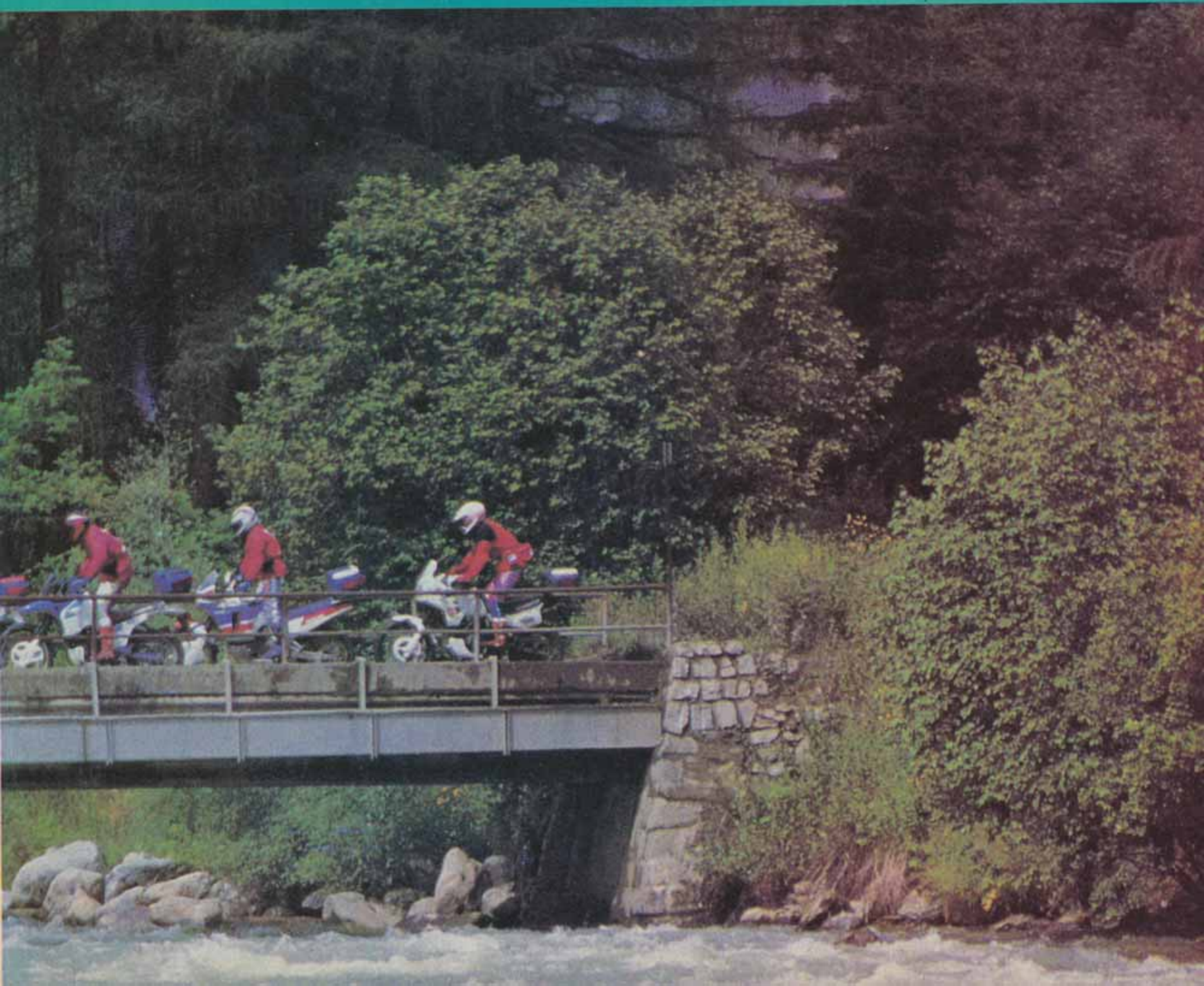


ΜΟΤΟΣ ΑΠΟΝ

Με την ευκαιρία του super συγκριτικού που δημοσίευσε το moto sprint, δοκιμάζοντας ότι πιο θηριώδες υπάρχει σήμερα στην κατηγορία μικτής χρήσης, δίνεται και σε μας η δυνατότητα σύγκρισης των απόψεων των Ιταλών με τις δικές μας. Παιρνοντας τα αδιάψευστα στοιχεία των μετρήσεων που ψυχρά τοποθετούν τη μια ψηλότερα από την άλλη, θα επιχειρήσουμε να σας δώσουμε μια τελική εικόνα για το τι ψάρια πιάνει η κάθε μία.

Οι μοτοσυκλέτες

Στο συγκριτικό υπάρχουν 4 μονοκύλινδρες και 4 δίκυλινδρες μοτοσυκλέτες. Όλες τετράχρονες. Φυσικά και στο Look των Dakaροειδών. Από αυτές, τις τεσσερισήμισι έχουμε δοκιμάσει κι εμείς, ενώ οι 4 δεν εισάγονται στην Ελλάδα, αλλά έχουν ασφαλώς ενδιαφέρον γιατί υπάρχουν αντιπρόσωποι απλώς δεν τις εισάγουν. Συγκεκριμένα τις: Aprilia Tuareg, Cagiva Elefant, Suzuki DR-Big και Kawasaki KLR έχουμε δοκιμάσει κι εμείς. Οι Morini Coquaro, BMW GS, Gilera XR-T και Honda Africa twin δεν υπάρχουν στην Ελλάδα αν και υπάρχουν αντιπρόσωποι. Η πέμπτη που έχουμε δοκιμάσει αλλά την υπολογίζουμε μισή, είναι η Honda που ναι μεν βασίζεται στην Transalp που έχουμε δοκιμάσει αλλά έχει αρκετές διαφορές σε σημαντικά σημεία. Αναφέρουμε μερικά σε τροχάδην (σε παρένθεση οι τιμές της Transalp: Διάμετρος Χ διαδρομή 79 x 76 mm (75x66 mm), κυβισμός 647 κ.ε. (583,1 κ.ε.), συμπίεση 9,4:1 (9,2:1), διαφορετικές όλες οι σχέσεις του κιβωτίου που είναι πιο κοντές στην Africa Twin. Οι διαδρομές των αναρτήσεων είναι 230 mm/210 mm εμπρός / πίσω (200/190) το μεταξόνιο πιο μικρό, 1495 mm (1530 mm) το ύψος της σέλας μεγαλύτερο στα 890 mm (840) ενώ τα κιλά είναι λιγότερα αφού ζυγίζει 153 (174). Φυσικά και οι επιδόσεις αλ-



λάζουν. 49,4 ίπποι πραγματικοί στις 8100 σαλ (46,1/7000) και 5,19 kgm ροπής στις 6000 (4,85/6000). Όλα αυτά κάνουν την Africa Twin πιο γρήγορη και της αυξάνουν τις δυνατότητες κίνησης στο χώμα. Η ποδιά είναι αλουμινένια ενώ υπάρχει δισκόφρενο στον πίσω τροχό, διπλοί προβολείς και διαφορετικό ψαλίδι, ρεζερβουάρ, φαίρηγκ και γενικώς εμφάνιση. Πολλές οι διαφορές όμως η ουσία δεν απέχει σημαντικά.

Θα πάρουμε με τη σειρά τα πράγματα, όπως παρουσιάζονται στον πίνακα βαθμολογίας του moto sprint, για μερικές από τις οποίες έχουμε διαφορετική γνώμη.

Γραμμή

Το θέμα εδώ είναι καθαρά υποκειμενικό. Η Cagiva Elefant προηγείται στο γούστο μου με τη λιτή απεριττη και σοβαρή της εμφάνιση. Ακολουθεί η Gilera με την Suzuki γιατί θεωρώντας όλες, εκτός της Cagiva εξωπραγματικές και δύσχρηστες, βρίσκω εντυπωσιακή τη διαστημική εμφάνιση αυτών των δύο, μοιάζουν άλλωστε αρκετά μεταξύ τους με τα διπλά φτερά και τα χρώματά τους. Η Gilera όμως ξεπερνά το δάσκαλο (Suzuki) σε αρκετούς τομείς και κύρια στην εμφάνιση του κινητήρα.

Η KLR είναι η πιο ισορροπημένη εμφανισιακά και δεν θέλει να εντυπωσιάσει το μάτι όπως κάνει η Honda. Η πολυχρωμία της τελευταίας της προσδίδει καθαρά αγωνιστικές τάσεις, κατάσταση όμως από την οποία απέχει πολύ στην πραγματικότητα. Η Morini εντυπωσιάζει με τη μονοχρωμία του συνόλου. Το κόκκινο θυμίζει «φωτιά» και «αναμμένα αίματα» γι' αυτό και στέκεται ψηλότερα από τις πολύχρωμες που αναφέραμε.

Η BMW είναι αναμφισβήτητα η πιο άσχημη. Φάντασμα από άλλη εποχή, προβάλλει τη δική της προσωπικότητα με την όσο γίνεται πιο λιτή εμφάνιση.

Η Aprilia τέλος αν και εντυπωσιακή σε χρωματισμούς και σχήμα δεν χρειαζόταν τέτοια εμφάνιση για να ξεχωρίσει. Τα χαρακτηριστικά της θα τη δικαιώναν. Θεωρώ τους παρδαλούς χρωματισμούς του είδους, εντυπωσιακούς μεν, αλλά περιορισμένης διάρκειας. Όπως κάθε τι εκκεντρικό.

Φινίρισμα

Η ποιότητα βαφής βρίσκεται σε ψηλά επίπεδα στις Honda, Aprilia και Gilera. Η KLR προσφέρει επίσης ποιότητα στα επιμέρους μηχανικά μέρη, όπως και η Cagiva που σέβεται τον καταναλωτή χρησιμοποιώντας συχνά ακριβά μέταλα. Η BMW αν και εντελώς λιτή χωρίς ίχνη εκσυγχρονισμού παίρνει έπαινο για την αντοχή (δοκιμασμένη) των υλικών της. Η ποδιά της Africa Twin ξεχωρίζει εντυπωσιακά, ενώ μεταξύ της πλαστικούρας των υπολοίπων προτιμούμε την KLR γιατί είναι μικρή και δεν κόβει τον αέρα. Η Morini δεν δείχνει να έχει βρει το στυλ της όμως είναι η μόνη που προσφέρει την πρακτική λύση του όρθιου σταντ. Ανομοιογενής γενικώς η Suzuki θα χρειαστεί να κάνει μια προσπάθεια να βελτιώσει την εμφάνισή της συνδυάζοντας και λειτουργικότερες λύσεις,

όπως στο θέμα του φαίρηγκ για παράδειγμα που δεν προσφέρει τίποτε.

Φώτα

Η Honda με τους διπλούς προβολείς της έφτασε το maximum στο φωτισμό. Εντελώς αντίθετα, η BMW έχει παραμείνει σε πολύ χαμηλά επίπεδα, ανεπίτρεπτα για την εποχή. Χαμηλά επίσης βρίσκονται οι Morini και Gilera. Ένα μόλις σκαλοπάτι κάτω από τη Honda, τα φώτα της Suzuki, Aprilia και Kawasaki. Η Transalp που εμείς είχαμε δοκιμάσει βρίσκεται κι αυτή χαμηλότερα από την Africa Twin.

Χειριστήρια

Πάνω κάτω εδώ όλες τα ίδια προσφέρουν με μικρές αποκλίσεις. Ξεχωρίζει η KLR με την πληρότητα και ευχρηστία της, όπως επίσης και η Aprilia που θυμίζει αρκετά τη Honda. Ξεχωρίζει επίσης από την ανάποδη όμως, η BMW με φτηνούς διακόπτες και τη μεγάλη απόσταση των μανετών από τα σκριπ. Σε ψηλά επίπεδα κυμαίνονται και η Gilera με την Suzuki και τη Morini. Η Cagiva επίσης στα ίδια επίπεδα, διαθέτει σπαστά πετάλ για το πίσω φρένο και τις αναρτήσεις όπως και η Morini. Σε πιο ψηλά επίπεδα όμως κινείται η Suzuki με τη σωστή τοποθέτηση των πετάλ σε αποστάσεις που εξυπηρετούν όλες τις διαστάσεις.

Όργανα

Τα πιο πλούσια σε ενδείξεις είναι τα καντράν της Gilera, Aprilia και Kawasaki. Στις υδρόψυκτες Gilera και Kawasaki υπάρχει και θερμοκρασία νερού ενώ στην Aprilia το θερμόμετρο δείχνει τη θερμοκρασία του λαδιού. Και οι τρεις διαθέτουν δείκτη βενζίνης, που λείπει από την Honda με τα μεγάλα και ευανάγνωστα όργανα. Τα απαραίτητα μόνο διαθέτει η Suzuki με την Cagiva και τη Morini ενώ η BMW προσφέρει μόνο ταχύμετρο (...)σε προπολεμική θέση μέσα στον προβολέα. Ενδεικτικές λυχνίες υπάρχουν φυσικά σε όλες με ποικιλία πλήθους. Τις περισσότερες διαθέτουν οι Cagiva και Aprilia που προσφέρουν και ειδοποίηση για πίεση λαδιών και μπαταρία.

Από ακρίβεια η Cagiva βρίσκεται στην κορυφή με τα όργανα της Veglia και απόκλιση κάτω από 0,5% τη στιγμή που οι υπόλοιπες κυμαίνονται στο 3-6%. Στο στρόφομετρο αντίθετα, προηγείται η Suzuki.

Τεχνολογία

Τεράστια η ποικιλία των επιλογών εδώ αφού κάθε μία μοτοσυκλέτα μεταφέρει και διαφορετική σχεδιαστική φιλοσοφία για τον κινητήρα. Οκτώ απόψεις λοιπόν και ξεκινάμε από τις δικύλινδρες.

Δικύλινδρα

Τέσσερις δικύλινδροι, τέσσερις διαφορετικές περιοεχόμενες γωνίες.

Προηγείται τεχνολογικά η Honda που χάρη στη διάταξη των κομβίων των μπιελών δεν χρειάζεται αντικραδασμικό άξονα. Το V των κυλίνδρων σχηματίζει περιεχόμενη γωνία 52° ενώ η περιεχόμενη γωνία των μπιελών είναι 76° όπως προκύπτει και από

τον τύπο $V = 180 - 2X52^\circ = 76^\circ$, που ανακάλυψε και εφαρμόζει η Honda. Βέβαια έτσι δημιουργείται διατμητικό ζεύγος δύναμης που προκαλεί κραδασμούς, είναι όμως σαφώς ασθενέστεροι και απορροφώνται από τις ελαστικές βάσεις.

Η Cagiva με την κλασική διάταξη των 90° περιεχομένης γωνίας και τον μπροστινό κύλινδρο σχεδόν οριζόντιο.

Ο Boxer της BMW αποτελεί σύμβολο αντοχής και απουσίας κραδασμών. Η χρήση του για εκτός δρόμου διαδρομές φέρνει προβλήματα σκληρών επαφών των κυλίνδρων, που εξέχουν, με ότι βρεθεί στο δρόμο τους. Χαμηλώνει όμως και το κέντρο βάρους ενώ διευκολύνει την πρόσβαση στον κινητήρα.

Το V της Morini έχει μια ενδιάμεση τιμή στις 72° ενώ χρησιμοποιεί ωστήρια για την κίνηση των βαλβίδων όπως και η BMW. Αντίθετα οι υπόλοιποι διαθέτουν ένα ή δύο επικεφαλής εκκεντροφόρους που κινούνται με καδένα ή ιμάντα και έχουν 2 ή 4 βαλβίδες.

Στο θέμα της ψύξης, η Honda χρησιμοποιεί νερό, ενώ όλες οι άλλες αέρα με πιο αποτελεσματική ασφαλώς την ψύξη του ανεμοδαρμένου Boxer της BMW.

Μονοκύλινδρα

Ποικιλία και εδώ στο θέμα της ψύξης. Η Kawasaki έδειξε το δρόμο στην υδρόψυξη (και όχι μόνο) πριν από πολλά χρόνια. Ακολούθησε προς το παρόν η Gilera που δανείστηκε λύσεις από την αυτοκινητοβιομηχανία. Διαφορετικό κεφάλαιο η Suzuki με το σύστημα SACS δηλαδή τη μικτή χρήση αέρα και λαδιού για την ψύξη της κεφαλής. Η Aprilia σταθερή στην παλιά τεχνική της ψύξης με αέρα είναι η μόνη αερόψυκτη μονοκύλινδρη.

Κραδασμοί

Η Suzuki με τους δύο άξονες αντιβάρων και την τεράστια καδένα που τους κινεί διαθέτει και τον πιο πολύπλοκο αντικραδασμικό μηχανισμό. Έχει όμως και τις μεγαλύτερες ανάγκες αφού τα 750 κ.ε. σε μονοκύλινδρο είναι τραβηγμένο. Παρόμοιο σύστημα, αλλά με περισσότερη οικονομία σε υλικά χρησιμοποιεί και η Kawasaki. Την πιο σωστή λύση με κίνηση από γρανάζια ακολουθούν οι Aprilia και Gilera για τους απλούς άξονες των αντιβάρων.

Είπαμε για τη Honda. Η Morini χρησιμοποιεί τη λύση του κοινού πείρου για τις μπιέλες όπως και η Ducati στο Desmo της Elefant. Εκεί όμως οι 90° αποτελούν από μόνες τους λύση και δεν κάνουν αναγκαία την παρουσία αντιβάρων.

Εκκεντροφόροι

Όπως είπαμε οι Morini και BMW διαθέτουν εκκεντροφόρο κινούμενο από το στρόφαλο και η κίνηση των βαλβίδων γίνεται με ωστήρια. Η Gilera είναι η πρώτη μετά την Kawasaki που χρησιμοποίησε δύο επικεφαλής εκκεντροφόρους. Οι υπόλοιποι έχουν ένα εκκεντροφόρο σε κάθε κύλινδρο.

Ξεχωρίζουμε εδώ το δεσμοδρομικό σύστημα κίνησης των βαλβίδων της Elefant. Η Aprilia χρησιμο-

ποιεί σκληρό χρώμιο στα κοκκοράκια και ρουλεμάν.

Ακριβή λύση αλλά σίγουρα ανθεκτική και αξιόπιστη.

Η Kawasaki χρησιμοποιεί καπελότα η Gilera κοκκοράκια και η Honda αυτόματη ρύθμιση διάκενου.

Βαλβίδες

Η Ducati (Elefant) και η BMW χρησιμοποιούν ημισφαιρικούς θαλάμους καύσης με δύο βαλβίδες. Η Morini με πολλές τεχνολογικές πρωτοτυπίες για την εποχή και την ευρεία κατανάλωση χρησιμοποιεί θάλαμο καύσης τύπου Heron (μέσα στο πιστόνι) και δύο παράλληλες βαλβίδες.

Η Honda χρησιμοποιεί τρεις βαλβίδες και δύο μπουζί πετυχαίνοντας έτσι πληρέστερη καύση (δύο βαλβίδες εισαγωγής, μια εξαγωγής).

Οι υπόλοιποι κινητήρες είναι 4βάλβιδοι με θαλάμους καύσης Pent-roof (βλέπε ΜΟΤΟ τ.32) με μικρή απόκλιση από τη Suzuki που λόγω μεγάλης διαδρομής πιστονιού χρησιμοποιεί δύο μπουζί.

Η Gilera που ξεχωρίζει σε πολλά σημεία από τα ιαπωνικά χρησιμοποιεί όπως και η Aprilia οδοντωτό ιμάντα για την κίνηση των εκκεντροφόρων της. Οι υπόλοιποι χρησιμοποιούν καδένες.

Η επίστρωση των κυλίνδρων ποικίλει σε κάθε κινητήρα. Όλοι έχουν επεξεργασία σκλήρυνσης όμως η Kawasaki ξεχωρίζει γιατί αλλάζει το χιτώνιο (πατούρα στο πάνω μέρος) ενώ οι άλλοι δέχονται ρεκτιφιέ.

Η έδραση της μπιέλας διαφέρει επίσης σε μερικές περιπτώσεις. Ξεχωρίζει η Gilera που χρησιμοποιεί μονοκόματο στρόφαλο – πείρο και διαιρούμενη μπιέλα, με μπρούτζινα κουζινέτα. Τα υπόλοιπα μονοκύλινδρα έχουν πρεσσαριστούς στροφάλους με κουζινέτα στα άκρα και βελονοειδή ρουλεμάν στην μπιέλα (κάτω).

Τα δικύλινδρα έχουν όλα δύο μπρούτζινα σημεία στήριξης (όπως και τα μονοκύλινδρα) για τους μονοκόμματος στροφάλους.

Λίπανση

Κανείς δεν προτιμά το ξηρό κάρτερ, εκτός από την Aprilia, που διαθέτει δύο τρόμπες για την κυκλοφορία του λιπαντικού (η μια στέλνει, η άλλη μαζεύει). Η μετάδοση γίνεται σε όλες με γρανάζια ενώ υπάρχει ποικιλία συμπλεκτών. Οι Elefant και Morini χρησιμοποιούν ξηρό συμπλέκτη πολύδισκο ενώ η BMW ένα μονό ξηρό δίσκο. Οι υπόλοιποι χρησιμοποιούν υγρούς πολύδισκους συμπλέκτες.

Τροχοί

Εκτός από τη Morini (και την Yamaha Tenere που δεν συμπεριλαμβάνεται στο συγκριτικό) που φορούν πίσω ζάντες 18", οι υπόλοιποι προτιμούν την στρητάδικη διάσταση των 17". Όλοι χρησιμοποιούν ακτίνες ενώ και η Honda εγκατέλειψε τα Tubless λάστιχα επιστρέφοντας στα συμβατικά. Έτσι μόνο η BMW μένει με τη δυνατότητα χρησιμοποίησης Tubless ελαστικών.



Πλαίσιο

Σωληνωτό σε όλες τις περιπτώσεις, στρογγυλής ή τετράγωνης διατομής. Οι BMW, Morini και Cagiva χρησιμοποιούν διπλούς κλειστούς σκελετούς. Οι υπόλοιποι είναι μονοί διακλαδιζόμενοι κάτω από τον κινητήρα. Στην Kawasaki και Cagiva αφαιρείται το πίσω τρίγωνο του πλαισίου που συγκρατεί τη σέλα, φίλτρο, καπάκια κ.λπ. Στη Morini ο σωλήνας που περνά κάτω από τον κινητήρα δεν «κλείνει» στο ύψος του άξονα του ψαλιδιού με τη ραχοκοκαλιά αλλά συνεχίζει ως τη σχάρα προσφέροντας τεράστια αντοχή στην περιοχή.

Οι αναρτήσεις μπροστά είναι όλες τηλεσκοπικά πηρούνια με επιφανέστερη εδώ την περίπτωση της Aprilia με το ανάποδο πηρούνι (upside down). Η λειτουργία των καλαμιών είναι διαφορετικές σύμφωνα με τις νέες τάσεις στα μπροστινά.

Οι πίσω αναρτήσεις, όλες με μηχανισμούς και μονά αμορτισέρ. Διαφέρει η BMW με το μονόμπρατσο ψαλίδι που περιέχει και τον άξονα. Υπάρχει και το σύστημα Paralever για την αποφυγή των αναπηδήσεων στις επιταχύνσεις. Όλες οι άλλες έχουν αλυσίδες και ψαλίδια.

Φρένα

Κυριαρχούν τα δισκόφρενα. Υδραυλικά όλα, ενώ εξαίρεση αποτελούν η BMW και η Suzuki με ταμπούρα για τους πίσω τροχούς. Η Transalp που είχαμε δοκιμάσει είχε κι αυτή ταμπούρα, ενώ η βελτιωμένη Africa Twin διαθέτει δισκόφρενο.

ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ Θέση οδήγησης

Το σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι οδηγοί στις μοτοσυκλέτες αυτού του είδους είναι η θέση οδήγησης. Η τοποθέτηση μεγάλων ρεζερβουάρ περιορίζει τη δυνατότητα μετατόπισης του βάρους εμπρός-πίσω, κάτι που χρειάζεται συνεχώς όταν οδηγεί κανείς στο χώμα. Άρα οι μοτοσυκλέτες είναι τόσο πιο ακατάλληλες για χώμα όσο περιορισμένη είναι η δυνατότητα μετακίνησης στη σέλα, ή καλύτερα όσο πιο μακριά από το τιμόνι βρίσκεται το μπριστινό άκρο της σέλας. Όσο πιο απομακρυσμένος και συνεπώς σκυφτός είναι ο οδηγός, τόσο η δυνατότητα κίνησης στο χώμα είναι περιορισμένες.

Η Aprilia βρίσκεται στο μέσο όρο της κατάστασης των μονοκύλινδρων θηρίων. Το τιμόνι σε σωστό ύψος και απόσταση δίνει στον οδηγό του τη δυνατότητα ελέγχου της κατάστασης. Τα μαρσπιέ είναι τοποθετημένα μπροστά σχετικά όμως αυτό βοηθά στον έλεγχο του βάρους που έτσι ελέγχεται από τα πόδια

του. Ο οδηγός νιώθει ότι μπορεί να κινηθεί άνετα, όμως τα μακριά πόδια θα ενοχληθούν από το ρεζερβουάρ.

Η Cagiva δίνει το μέτρο του εφικτού για την κατηγορία. Το τιμόνι χαμηλά, στενό και κοντά όσο γίνεται στη σέλλα. Η όρθια θέση είναι και η προτιμότερη για τον έλεγχο της Elefant στο χώμα και στην ασφάλτο ο οδηγός έχει πλήρη γνώση της κατάστασης. Η δεμένη και συμπαγής αίσθηση δεν υποχρεώνει τον οδηγό να ασχολείται με το μπροστινό ή το πίσω μέρος, αλλά με το σύνολο.

Η Kawasaki δίνει την πιο «μέσα» αίσθηση από όλες (αντίθετα με την Elefant που δίνει την πιο «πάνω» αίσθηση). Τα χειριστήρια είναι ψηλά ενώ το τεπόζιτο δεν είναι τόσο μεγάλο ώστε να νιώθει ο οδηγός ξεκομμένος από το σύστημα διεύθυνσης. Είναι από τις λιγότερο «χωμάτινες» θέσεις οδήγησης γιατί ο οδηγός κάθεται αρκετά χαμηλότερα από το τιμόνι. Επικρατεί η άνεση και όχι η θέση για σπορτίβ οδήγηση.

Η Honda αντιμετώπισε το πρόβλημα που δημιουργούσε η Transalp με την τεράστια απόσταση του οδηγού από το τιμόνι με την συμπίεση του ρεζερβουάρ που είχε σαν αποτέλεσμα το ύψωμά του. Όμως το ύψος της σέλας δεν έμεινε χαμηλά κι έτσι το τιμόνι είναι πιο ψηλά απ' ό,τι θα βόλευε αφού παρασύρθηκε κι αυτό από το ρεζερβουάρ. Έτσι αν και θεωρητικά οι συνθήκες για το χώμα βελτιώθηκαν η πραγματικότητα λίγο διαφέρει από εκείνη της Transalp.

Η BMW δεν διεκδικεί τίποτα από χαρακτηρισμούς επαινετικούς για θέση οδήγησης κατάλληλη για χώμα. Προερχόμενη από τα μοντέλα δρόμου που έφεραν τον οδηγό σκυφτό ελάχιστα διαφέρει από μια μοτό δρόμου στη θέση οδήγησης. Τα γόνατα πολύ ψηλά η σέλα πολύ πίσω χωρίς περιθώρια μετακίνησης, αφού τα χέρια είναι ήδη σχεδόν τεντωμένα στην κοντινότερη στο ρεζερβουάρ θέση.

Η Suzuki αποτελεί ιδιαίτερη περίπτωση. Το ύψος της σέλας είναι μεγάλο, όμως όλα τα χειριστήρια έχουν προσαρμοστεί στο γεγονός αυτό. Έτσι το σύνολο σέλα μαρσπιέ τιμόνι λειτουργεί σωστά και για τον οδηγό της ερήμου είναι το καλύτερο σύνολο στην παραγωγή. Στην ασφάλτο επίσης όλα δουλεύουν γιατί η σέλα τοποθετεί τον οδηγό στη φυσικότερη θέση χωρίς να τον «στήνει» σκυφτό, όρθιο κ.λπ.

Τις άλλες δύο Morini και Gilera δεν έχουμε οδηγήσει οπότε σας παραθέτουμε τις απόψεις των Ιταλών για το θέμα.

Η Morini προσφέρει σωστές γωνίες στα άκρα και τοποθετεί τον οδηγό αρκετά μπροστά πάνω σχεδόν από το V των κυλίνδρων. Το τιμόνι είναι πολύ ανοιχτό όμως και η προς τα εμπρός κίνηση στη σέλα εμ-

ποδίζεται από το παχύ στο σημείο αυτό, ρεζερβουάρ.

Η Gilera προσφέρει καλό έλεγχο και φιλική θέση οδήγησης παρά το ύψος της σέλας. Το τιμόνι είναι μακριά απ' αυτή αφού παρεμβάλλεται το ρεζερβουάρ, τα μαρσπιέ — πετάλ όμως είναι σε σωστή θέση λίγο πιο μπροστά από τη «βάση» του οδηγού. Οι εσοχές των ρεζερβουάρ δεν αφήνουν χώρο παρά μόνο σε μικρόσωμους αναβάτες.

Άνεση

Ασφαλώς πρώτη στο θέμα αυτό η Honda που στη νέα της μορφή δεν έχει χάσει το κύριο χαρακτηριστικό της Transalp. Ανυπαρξία σχεδόν κραδασμών, ομαλή λειτουργία αναρτήσεων και προστασία από τον αέρα όσο περισσότερη μπορεί να δοθεί από τέτοιες μοτοσυκλέτες (χρειάζεται λίγο σκύψιμο).

Η Cagiva με μια μικρή προσθήκη στο φαίρηγκ προσφέρει τη μεγαλύτερη κάλυψη στον οδηγό στο θέμα του αέρα. Οι αναρτήσεις της δεν είναι προσαρμοσμένες στην άνεση, αλλά στο κράτημα κι έτσι θα κουράσουν ελαφρώς περισσότερο τον εκδρομέα. Όμως δεν παύει να προσφέρει εξαιρετική άνεση γιατί τοποθετεί τον οδηγό σωστά επάνω της.

Η BMW προσφέρει επίσης πολύ ψηλά ποσοστά άνεσης με την ομαλή λειτουργία του κινητήρα, τη μαλακή σέλα και τους ελάχιστους κραδασμούς. Οι αναρτήσεις επίσης συντελούν ενώ το μικρό φαίρηγκ χωρίς να είναι άριστο (αφήνει λίγο αέρα) συνεισφέρει κι αυτό.

Η Kawasaki είναι κι αυτή σε υψηλά επίπεδα άνεσης με σημαντικότερο παράγοντα γι' αυτό τις μαλακές αναρτήσεις και την απουσία κραδασμών. Το φαίρηγκ προσφέρει αρκετά όμως αφήνει ακάλυπτο το πρόσωπο σε πολλά χιλιόμετρα.

Η Aprilia εκπέμπει αρκετούς κραδασμούς ενώ το φαίρηγκ στέλνει τον αέρα στο πρόσωπο. Όμως η λειτουργία των αναρτήσεων και η θέση οδήγησης βελτιώνουν την κατάσταση που δεν είναι ασφαλώς ιδανική.

Η Suzuki υστερεί περισσότερο απ' όλες στο θέμα του φαίρηγκ. Η προσφορά του είναι αρνητική αφού εκτός του ότι προστατεύει ως το μέσο του σώματος περίπου, προκαλεί και θορύβους. Αν βελτιωθεί στο θέμα η κατάσταση αλλάζει ριζικά γιατί η λειτουργία των αναρτήσεων και η σέλα είναι υπεράνετες. Πρόβλημα ακόμη μικρότερο αλλά υπαρκτό, οι κραδασμοί του κινητήρα μετά τις 5500 σ.α.λ.

Η Morini δεν είναι και τόσο άνετη κυρίως εξαιτίας των κραδασμών σε όλη την κλίμακα των στροφών σχεδόν. Οι αναρτήσεις είναι σκληρές και οι μηχανικοί θόρυβοι αρκετοί.

Η Gilera, τέλος, έχει σκληρή σέλα και τραχιά χειριστήρια. Δεν της λείπουν οι κραδασμοί όμως προσφέρει αρκετά καλή αεροδυναμική προστασία και μαλακή λειτουργία των αναρτήσεων (Paioli).

Απόδοση του κινητήρα

Ξεχωρίζει η Elefant. Στις χαμηλές στροφές νιώθεις ότι βιάζεται να ξεσπάσει. Όσο το στροφόμετρο ανεβάζει στροφές και ειδικά μετά τις 4.000 συμβαίνει διαρκής έκρηξη ενώ στις 8.000 τα χιλιόμετρα φεύγουν με εκπληκτική ταχύτητα. Όλα αυτά χωρίς να τρομάζει ο οδηγός χάρη στο σωστό πλαίσιο αναρτήσεις. Η προοδευτικότητα και δύναμη σε κάθε περιοχή της κλίμακας των στροφών είναι τα κύρια χαρακτηριστικά. Δεν υπάρχουν σκαλοπάτια αφού το διάγραμμα είναι απόλυτα ομαλό όμως η αίσθηση της αδιάκοπης επιτάχυνσης είναι δύσκολο να περιγραφεί...

Από τα μονοκύλινδρα αντίστοιχη αίσθηση δίνει ο Rotax της Aprilia με μικρότερες ποσότητες ισχύος βέβαια. Ο κινητήρας είναι ελαστικός και «αντέχει» ακόμη και πολύ μικρές ταχύτητες χάρη στην κλιμάκωση των ταχυτήτων. Στις μεσαίες υπάρχει ένα μικρό ξέσπασμα γύρω στις 5500 σαλ, ενώ το κόκκινο των 7.500 βρίσκει τον κινητήρα στην ψηλότερη απόδοσή του. Ο μικρός σχετικά κυβισμός δίνει ευστροφία γιατί τα κινούμενα μέρη έχουν μικρότερη αδράνεια.

Αυτός είναι και ο λόγος που η Suzuki δείχνει να διστάζει ελαφρώς ως τις 3.000. Είναι μέχρι να «πάει μπροστά». Μόλις περάσει τις 3-3.500 σαλ είναι ασυναγώνιστη. Το τράβηγμά του ομαλό αλλά πολύ ισχυρό ολοκληρώνεται στις 7.500 σαλ. περίπου. Στην περιοχή αυτή καμιά από τις μονοκύλινδρες δεν την απειλεί ενώ ξεπερνά ακόμη και δικύλινδρες.

Η Kawasaki με τους δύο εκκεντροφόρους και τον υδρόψυκτο κινητήρα προσφέρει θετικό τράβηγμα και ομαλή λειτουργία σε όλη του την κλίμακα των στροφών. Η ευστροφία της είναι αυξημένη προφανώς λόγω διπλού εκκεντροφόρου ενώ είναι πολύ καλές οι τιμές της ροπής στις μεσαίες στροφές. Δεν αρέσκεται και τόσο στις χαμηλές.

Η Honda διαθέτει την πιο ομαλή λειτουργία και συγχρόνως την πιο αθόρυβη. Η δύναμη είναι μοιρασμένη σε όλη την περιοχή των στροφών με καλύτερο σημείο του την ευστροφίας και δύναμη σε ψηλούς ρυθμούς περιστροφής. Η απόκριση είναι ικανοποιητική μετά τις 4000 σαλ. που ο κινητήρας είναι ουσιαστικά ζωντανός.

Η BMW γνωστή για την ομαλή λειτουργία των κινητήρων, αλλά και για την προτίμησή τους στις χαμηλές - μεσαίες στροφές. Το τράβηγμα ξεκινάει από το ρελαντί σχεδόν χωρίς αυτό να σημαίνει ότι υπάρχει δισταγμός στο τέρμα. Καλύτερη περιοχή της ασφαλώς οι μεσαίες. Νούμερα δεν υπάρχουν γιατί απλά δεν υπάρχει στροφόμετρο.

Η Gilera εμφανίζει τον καλύτερο εαυτό της στις ψηλές στροφές (5500 έως 7000). Δεν υστερεί στις μεσαίες όπου αρχίζει η αύξηση της απόδοσης και γίνεται φανερά αφού χαμηλά δεν τα πάει και τόσο καλά.

Απόλυτα ομαλή και η απόδοση του Morini, που λόγω κυβισμού, είναι ο βενιαμίν της υπόθεσης. Το καλό του τράβηγμα χαμηλά συνεχίζεται ως το κόκκινο ενώ λόγω μικρού κυβισμού προτιμά τη λειτουργία ψηλά.

Ιπποδυνάμεις

Η BMW λόγω κυβισμού υπερिशύει όχι όμως αισθητά. Στόχος της άλλωστε είναι η αξιοπιστία και η αντοχή. Αυτό φαίνεται και από την μικρότερη ειδική ισχύ της BMW που σημαίνει μικρό ζόρισμα του κινητήρα. Με 56,3 ίππους στις 6600 σ.α.λ. προηγείται ελάχιστα της Elephant που αποδίδει 52,8 στις 7250 σ.α.λ. Τα 650 cm³ της Honda ακολουθούν αποδίδοντας 49,4 ίππους στον τροχό στις 8100. Η Honda γνωστή για το ξεζούμισμα των κινητήρων της εμφανίζει την μεγαλύτερη ειδική ισχύ γιμε την Africa Twin. Η μεγαλύτερη μονοκύλινδρη ακολουθεί και είναι η Suzuki με τα 730 κ.ε. της και 45,4 ίππους στις 6500 σ.α.λ. Η Kawasaki σεβόμενη και την αξιοπιστία έχει την αμέσως μεγαλύτερη ειδική ισχύ μετά την BMW (βλέπε πίνακα) και αποδίδει 39,65 HP/6400 σ.α.λ.

Σημαντικό είναι το στοιχείο ότι η Aprilia με τα 562 μόνο κ.ε. της αποδίδει 40 ίππους στον τροχό στις 7000! Έχει τη μεγαλύτερη ειδική ισχύ από τις μονοκύλινδρες και οι επιδόσεις της βρίσκονται κοντά σε μοτοσυκλέτες μεγαλύτερου έως και κατά 100 κ.ε. κυβισμού.

Η Gilera με 39 HP/7100 βρίσκεται κοντά και η Morini παρά τα 507 κ.ε. αποδίδει 38,2 HP/8100 από δικύλινδρο όμως κινητήρα.



Ροπή

Η εικόνα είναι λίγο διαφορετική όταν συζητάμε για ροπή, όχι όμως στις τρεις πρώτες. Η BMW απλώς αυξάνει τη διαφορά της (7,2 kgm/4000 σαλ ...) έναντι της Cagiva (5,38/5500). Την τρίτη θέση κατέχουν τα 730 κ.ε. της Suzuki με 5,26 στις 5500. Μετά τα 5,2/6000 της Honda, η Aprilia δείχνει ότι δεν υστερεί ούτε σε ροπή αναδεικνύοντας τον κινητήρα της σε διαμάντι (4,5/6000). Η Gilera δικαιολογημένα παρουσιάζει κενό στις χαμηλές στροφές με τα 4,51 kgm/5750, ενώ η μικρή Morini δεν μπορεί τίποτε περισσότερο από 3,7/6250.

Εκκίνηση

Τα πρωτεία στην πολυπλοκότητα κατέχει η Suzuki που χρειάζεται τράβηγμα του αποσυμπιεστή πάτημα του συμπλέκτη, νεκρά και μετά μίζα... Η πιο θετική εκκίνηση γίνεται στη BMW ενώ ακολουθεί η Africa Twin με τη θορυβώδη Cagiva. Από τις υπόλοιπες μονοκύλινδρες η Kawasaki και Gilera δεν δυσκολεύονται όσο η Aprilia και κυρίως ο κινητήρας της Morini.

Πιο αθόρυβη η λειτουργία της Honda (εξάτμιση μηχανικοί θόρυβοι ενώ πιο θορυβώδης η Cagiva και η Morini).

Τελική

Κορυφαία και πάλι η BMW με 180 χαω και κάτι μπροστά από την Honda (177) που πολύ κοντά της έχει την Cagiva με 171 χ.α.ω. Ουσιαστικά αυτές βρίσκονται πολύ κοντά και είναι θέμα συνθηκών αν οι διαφορές παραμένουν, αυξάνουν ή μειώνονται.

Πιο γρήγορη μονοκύλινδρη η DR φυσικά που έχει και τον μεγαλύτερο κυβισμό 167,7 χ.α.ω.

Την έκπληξη όμως εδώ δημιουργεί η μικρή Aprilia που με τα 166 πραγματικά χ.α.ω. είναι η πιο γρήγορη μονοκύλινδρη ως τα 650 κ.ε. Η Kawasaki πιάνει 165,9 ενώ οι Gilera και Morini ακολουθούν με 162 και 160 χ.α.ω.

Αν όμως θέσουμε την τελική αναλογικά με τον κυβισμό η Morini είναι η πιο γρήγορη...

Ρεπρίζ

Ασυναγώνιστη η Cagiva ουσιαστικά δε μπορεί να συγκριθεί με καμιά. Στις επιταχύνσεις από εκκίνηση η BMW όμως λόγω κυβισμού μπαίνει μπροστά. Όταν η Cagiva ανοίγει το γκάζι, η αίσθηση είναι σαν να κατέβαζε δύο ταχύτητες κάποια άλλη μοτό.

Η καλή απόδοση της Kawasaki στις μεσαίες στροφές την τοποθετεί ψηλά στις ρεπρίζ ενώ αντίθετα η μακριά σχέση της Suzuki τη βυθίζει στην τελευταία θέση! Μετά την KLR που είναι η καλύτερη μονοκύλινδρη έρχεται η Honda και αμέσως μετά η εκπληκτική Aprilia.

Επιτάχυνση

Η θέση εδώ αλλάζει και η BMW προηγείται λίγο όμως της Cagiva. Με 12''93, η BMW είναι η μοναδική μοτο διπλής χρήσης κάτω από 13''! Μετά την Cagiva που υπολείπεται μόνο 20/100 του δευτερολέπτου (13''15). Καλά στέκεται η Honda, με 13''59. Η Suzuki ξεκαθαρίζει τα πράγματα και με 13''62 γίνεται η πρώτη από τις μονοκύλινδρες. Κοντά και πάλι στην κορυφή η Aprilia που με 13''95 απειλεί την Kawasaki με τα 13''85. Η Gilera και Morini δεν είναι για τέτοια φαίνεται, αφού έχουν να ξεπεράσουν τη



μεγάλη αναλογία κιλών/ίππο.

Κατανάλωση

Το Morini παρά τον κάποιας ηλικίας κινητήρα του είναι το πιο οικονομικό. Η μέση τιμή της κατανάλωσης του μπορεί να είναι και 5,2 lit/100 δηλ. 4 δρχ. Σε όλες τις συνθήκες είναι η πιο οικονομική. Στα δίκυκλα πάντα, ακολουθεί η Honda με μέση τιμή 6,3 lit/100 χλμ. (4,8 δρχ.) βρίσκεται ελάχιστα μπροστά από την Cagiva 6,4 lit/100 χλμ. (4,9 δρχ.) χάρη προφανώς στην μακριά τελική σχέση της. Κάτι παραπάνω καίει η BMW με 6,9 lit/100 χλμ. δηλ. 5,3 δρχ.

Από τις μονοκύλινδρες τώρα, στις καλύτερες θέσεις η Kawasaki με την Gilera με παραπλήσια κατανάλωση γύρω στα 5,5 lit/100 χλμ. δηλ. 4,3 δρχ. / χλμ. Κάτι παραπάνω καίει η Suzuki με την Aprilia για άλλους λόγους η κάθε μια. Κυβισμού η πρώτη και επιδόσεων η δεύτερη. Περίπου 6 lit/100 χλμ. (4,7 δρχ.) και για τις δύο.

Συμπλέκτης

Στην κορυφή των δίκυκλων η BMW που παρά τη μεγάλη απόσταση της μανέτας διαθέτει έναν εύχρηστο και σαφή συμπλέκτη, αλλά και ανθεκτικό σε καταπονήσεις. Ανθεκτικοί επίσης οι συμπλέκτες της Kawasaki και Suzuki ζητούν λίγη περισσότερη δύναμη από το συνηθισμένο, αλλά το ανταποδίδουν με ευχρηστία και προοδευτικότητα. Πιο σκληρός ο συμπλέκτης της Aprilia, ανθεκτικός επίσης και προοδευτικός δεν είναι όμως τόσο σαφής.

Η Cagiva έχει δυσκολίες με την εκκίνηση αφού διάφοροι ήχοι αναδύονται από το συμπλέκτη. Η ισχύς ίσως ζητά κάτι λιγότερο ανεπαρκές. Ανθεκτικός βέβαια δεν πατινάρει την σκληρή χρήση χρειάζεται όμως και δύναμη από τον οδηγό.

Η Honda παρουσιάζεται με κλασικό ιαπωνικό (μαλακό) συμπλέκτη που μετά από ώρα σκληρής χρήσης γίνεται ασαφής και αδύναμος.

Η προοδευτικότητα είναι αυτό που λείπει από την Morini και τη Gilera. Διάφορα σκαλοπάτια στη σύμπλεξη χαλάνε την αίσθηση και η σκληρή τους λειτουργία χρειάζεται αρκετή συνήθεια.

Κιβώτια ταχυτήτων

Τα σασμάν... ηλικίας αποκαλύπτονται γρήγορα και δεν είναι άλλα απ' αυτά των BMW και Morini. Στη BMW οι μεγάλες διαδρομές του λεβιέ προκαλούν ασάφεια στο κούμπωμα. Και τα δύο είναι θορυβώδη ενώ το Morini χρειάζεται και αυτό μεγάλες διαδρομές, αλλά γι' αυτό ευθύνεται το τεράστιο μήκος του λεβιέ και όχι το κιβώτιο.

Καλύτερο τελικά είναι αυτό της Aprilia που χωρίς να είναι ιδιαίτερα μαλακό είναι απόλυτα σαφές ακριβές και θετικό. Καλό και το σασμάν της Honda ενώ η Suzuki χρειάζεται αρκετή δύναμη ειδικά όταν ζεσταθεί.

Θορυβώδες, εκπέμποντας διάφορα γκρργκλάνκ, το σασμάν της Cagiva. Είναι όμως ακριβές και ποτέ δε θα ξεγελαστείτε σε μια αλλαγή. Σε μέση κατάσταση το σασμάν της Kawasaki ικανοποιεί αρκετά, ενώ εξαιρετικό είναι αυτό της Gilera. Όχι πολύ μαλακό, με σωστές διαδρομές και ακρίβεια στο κούμπωμα.

Χαρακτηριστικά οδήγησης

Πολλές απορίες λύνονται από το γεγονός ότι κάθε μια από τις μοτοσυκλέτες της δοκιμής διαθέτει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της που την κάνουν να προτιμά ένα συγκεκριμένο χώρο κίνησης.

Όταν συζητάμε για σπορ οδήγηση στο δρόμο αναφερόμαστε ασφαλώς στην Cagiva. Η Elephant με τον πανίσχυρο κινητήρα, αναρτήσεις προσαρμοσμένες στο βάρος της και φρένα-πλαίσιο ανάλογα των υπολοίπων, είναι μια συγκροτημένη κατασκευή που προσφέρεται για σπορ οδήγηση. Το κράτημά της στην ασφάλτο είναι εκπληκτικό ζητά όμως γρήγορα κομμάτια. Η ακρίβεια της τροχιάς είναι το κύριο χαρακτηριστικό της, αλλά αν της ζητήσεις απότομες αλλαγές πορείας και χαστούκια, προτιμά οδήγηση γραμμών και δεν συμπαθεί τις πολύ κλειστές στροφές. Στο χώμα τα κιλά της είναι αρνητικό στοιχείο,

ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ moto sprint

	APRILIA	BMW	CAGIVA	GILERA	HONDA	KAWASAKI	MORINI	SUZUKI
Γραμμή	30	21	26	28	29	23	26	23
Φινίρισμα	28	23	26	27	28	26	24	25
νυχτερινός φωτισμός	27	23	27	24	ΑΡΙΣΤΑ	27	26	27
χειριστήρια	26	23	26	27	28	29	23	27
όργανα	27	19	23	27	27	26	23	23
Άνεση πορείας	27	27	28	27	30	30	23	27
Θόρυβος	28	25	24	28	30	25	22	24
Κραδασμοί	21	27	26	22	27	26	20	21
Θέση οδήγησης	26	24	28	26	24	29	24	24
Κινητήρας	30	30	30	28	29	ΑΡΙΣΤΑ	26	27
Εκκίνηση	25	ΑΡΙΣΤΑ	27	27	ΑΡΙΣΤΑ	ΑΡΙΣΤΑ	24	20
Διανομή δύναμης	30	30	30	28	27	ΑΡΙΣΤΑ	28	28
Δύναμη	ΑΡΙΣΤΑ	30	30	30	27	30	26	ΑΡΙΣΤΑ
Ροπή	29	ΑΡΙΣΤΑ	ΑΡΙΣΤΑ	29	29	ΑΡΙΣΤΑ	26	30
Πρόσβαση στον κινητήρα	29	ΑΡΙΣΤΑ	24	29	24	24	28	24
Επιδόσεις γενικά	ΑΡΙΣΤΑ	30	30	28	27	30	25	26
Ταχύτητα	ΑΡΙΣΤΑ	ΑΡΙΣΤΑ	29	29	30	30	26	30
Ελαστικότητα	29	30	ΑΡΙΣΤΑ	27	23	ΑΡΙΣΤΑ	25	25
Επιτάχυνση	30	ΑΡΙΣΤΑ	30	28	28	30	26	ΑΡΙΣΤΑ
Κατανάλωση	23	22	23	26	25	26	28	24
Αυτονομία βενζίνης	25	23	24	26	26	29	27	28
Χειρισμός συμπλέκτη	26	28	24	23	29	29	22	29
Αντοχή συμπλέκτη	27	30	25	26	26	30	29	28
Ακρίβεια ταχυτήτων	ΑΡΙΣΤΑ	24	23	25	28	28	23	29
Κλιμάκωση ταχυτ.	28	30	29	27	27	27	27	22
Οδήγηση & χειρισμός	ΑΡΙΣΤΑ	26	27	30	27	30	26	30
αλλαγή πορείας	28	24	24	30	26	28	26	30
στροφές κλειστές	ΑΡΙΣΤΑ	26	25	28	26	30	28	28
στροφές μεσαίες	ΑΡΙΣΤΑ	30	ΑΡΙΣΤΑ	ΑΡΙΣΤΑ	28	30	30	ΑΡΙΣΤΑ
στροφές ανοιχτές	ΑΡΙΣΤΑ	28	ΑΡΙΣΤΑ	ΑΡΙΣΤΑ	ΑΡΙΣΤΑ	ΑΡΙΣΤΑ	26	ΑΡΙΣΤΑ
σταθερότητα & κράτημα	ΑΡΙΣΤΑ	28	30	ΑΡΙΣΤΑ	30	30	26	ΑΡΙΣΤΑ
κράτ. στο βρεγμένο	27	29	27	28	27	30	26	27
κράτημα στο χώμα	26	26	25	26	27	30	21	27
ανάρτηση εμπρός	ΑΡΙΣΤΑ	22	27	29	26	29	25	28
αμορτισέρ (πίσω)	25	27	25	26	27	28	21	28
Λάστιχα	27	26	26	27	28	30	26	26
ακρίβεια στην ευθεία	27	28	ΑΡΙΣΤΑ	30	ΑΡΙΣΤΑ	30	24	ΑΡΙΣΤΑ
Ευσαιθησία σε πλευρικό άνεμο	27	28	28	28	28	30	25	26
χειρισμός φρένων	ΑΡΙΣΤΑ	25	28	28	29	30	26	30
δύναμη φρένων	ΑΡΙΣΤΑ	25	26	27	29	ΑΡΙΣΤΑ	26	26
αντοχή φρένων	ΑΡΙΣΤΑ	26	28	27	28	28	27	27
Τιμές ανταλλακτικών	24	20	27	24	23	22	27	23
Τιμή αγοράς	24	18	21	24	22	24	23	23
Αντοχή στο χρόνο	27	29	25	27	30	27	25	29
ΓΕΝΙΚΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ	1288	1185	1206	1216	1229	1285	1111	1209
ΘΕΣΗ	1	7	6	4	3	2	8	5

σημ. ΤΟ ΑΡΙΣΤΑ είναι 35 βαθμοί - μέγιστο σύνολο: 1540.

ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΜΟΤΟ 1 4 2 — 7 3 6 5

ΤΕΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ χλμ/ώρα

	Εργοστασίου	Πραγματική	Ένδειξη Ταχυμέτρου	Ένδειξη στροφομέτρου
APRILIA	165	165,946	177	7600
BMW	181	180,366	193	—
CAGIVA	170	171,365	174	8300
GILERA	165	161,880	176	7400
HONDA	180	176,961	185	8200
KAWASAKI	167	165,866	180	7900
MORINI	165	160,049	170	8800
SUZUKI	170	167,717	170	7000

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ

ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ – ΡΟΠΗ

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ

	APRILIA	BMW	CAGIVA	GILERA	HONDA	KAWASAKI	MORINI	SUZUKI
ίπποι	46	60	60,5	47	57	48	43	52
στροφές	7000	6500	8000	7000	8000	6500	8500	6600
kgm ροπής	5	7,75	6,3	6	5,8	5,6	4,5	5,9
στροφές	6000	3750	6000	5500	6000	5500	6000	5500

	APRILIA	BMW	CAGIVA	GILERA	HONDA	KAWASAKI	MORINI	SUZUKI
ίπποι	40,07	56,33	52,81	39,08	49,43	39,65	38,21	45,42
στροφές	7000	6600	7250	7100	8100	6400	8100	6500
kgm ροπής	4,53	7,21	5,38	4,51	5,19	4,82	3,66	5,26
στροφές	6000	4000	5500	5750	6000	5750	6250	5500

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ (λιτ/100 χλμ.)

	APRILIA	BMW	CAGIVA	GILERA	HONDA	KAWASAKI	MORINI	SUZUKI
στο όριο	10,1	12,0	11,4	9,3	10,4	9,2	8,9	9,9
εκτός δρόμου	7,1	8,3	6,8	6,6	6,8	6,6	6,6	7,1
στην ασφαλτο	6,6	7,4	6,4	6,2	6,3	6,2	6,0	6,6
στην πόλη	6,4	7,4	6,4	6,4	6,5	6,0	6,3	6,6
οικονομική οδηγ.	5,4	5,9	5,8	4,8	5,6	5,1	4,4	5,4
ελάχιστη	4,1	4,7	4,3	3,9	3,9	3,9	3,7	4,3
σταθερά 90km/h	5,05	5,2	5,4	4,3	4,4	4,4	3,5	5,2
σταθερά 120 km/h	5,8	6,3	6,0	5,9	5,9	5,6	5,9	6,0
κατανάλωση λιπαντικού cm ³ /1000 km	390	220	240	110	180	135	190	280

ΚΡΑΔΑΣΜΟΙ στα 130 km/h (m/s²)

	ΜΑΡΣΠΙΕ	ΤΙΜΟΝΙ	ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ
APRILIA	92,5	30	42,5
BMW	42,5	26	22
CAGIVA	52,5	22	26
GILERA	57,5	35	42,5
HONDA	57,5	26	25
KAWASAKI	40	25	21
MORINI	87,5	180	67,5
SUZUKI	175	35	47,5

ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΕΙΣ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ (sec-km/m)

APRILIA	5''63/101,5	8''76/124,0	11''46/140,3	13''95/147,7	27''6/165,3	5''52
BMW	5''15/105,7	8''08/132,1	10''62/149,1	12''93/160,1	25''62/177,6	4''86
CAGIVA	5''16/103,5	8''16/128,2	10''78/143,3	13''15/156,3	26''19/171,4	4''89
GILERA	5''68/100,1	8''82/123,1	11''56/136,9	14''10/145,4	27''98/161,9	5''61
HONDA	5''45/102,0	8''53/126,7	11''17/140,5	13''59/151,7	26''83/168,4	5''20
KAWASAKI	5''70/104,1	8''77/126,9	11''44/140,1	13''89/150,7	27''56/165,9	5''46
MORINI	5''85/98,9	9''05/122,9	11''81/134,3	14''40/141,4	28''69/158,8	5''94
SUZUKI	5''59/106,1	8''58/130,4	11''19/142,3	13''62/151,6	27''09/167,1	4''93

ΡΕΠΡΙΖ από 50 km/h (sec-km/h)

	0-100 m	0-200 m	0-300 m	0-400 m	0-1000 m	50-100 km/h (sec)
APRILIA	5''35/81,9	8''9/109,4	11''99/122,1	14''8/134,1	29''40/56,7	7''44
BMW	5''13/103,3	8''15/127,1	10''77/141,7	13''18/154,3	26''12/174,8	4''80
CAGIVA	5''11/103,8	8''10/128,6	10''72/143,0	13''08/155,3	26''14/171,4	4''73
GILERA	5''6/78,0	9''32/105,9	12''40/123,0	15''18/132,9	29''92/153,3	8''61
HONDA	5''06/79,9	8''80/110,2	11''73/130,4	14''34/140,0	28''40/163,2	7''24
KAWASAKI	5''06/81,81	8''56/110,7	11''55/129,1	14''22/137,2	28''72/160,1	6''94
MORINI	5''70/71,0	9''4/103,0	12''58/121,9	15''37/131,3	30''73/146,9	9''13
SUZUKI	5''6/76,3	9''37/105,7	12''47/123,9	15''21/134,4	29''86/156,9	8''66

ΕΠΙΒΡΑΔΥΝΣΕΙΣ (m)

	40	60	80	100	120	140	140-40 km/h (sec)
APRILIA	6,81	13,77	26,45	39,47	55,24	72,94	3''19
BMW	8,25	16,19	30,03	45,09	66,11	91,06	3''73
CAGIVA	7,38	14,89	27,16	42,86	62,95	84,04	3''39
GILERA	7,39	14,66	27,50	42,96	61,77	80,17	3''46
HONDA	7,11	13,68	27,02	44,83	64,81	80,90	3''68
KAWASAKI	6,90	14,14	26,71	39,63	55,80	73,40	3''41
MORINI	7,22	14,45	27,66	42,82	60,99	79,33	3''55
SUZUKI	7,31	14,39	27,88	42,06	57,61	78,69	4''49

ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ ΣΤΡΟΦΗΣ (m)

	δεξιά στροφή	αριστερή στροφή
APRILIA	5,19	5,12
BMW	4,72	4,83
CAGIVA	5,22	5,12
GILERA	6,15	6,01
HONDA	5,55	5,32
KAWASAKI	4,84	4,86
MORINI	4,68	4,97
SUZUKI	4,97	4,89

ΕΙΔΙΚΗ ΙΣΧΥΣ (ίπποι / λίτρο)

	εργοστασίου	πραγματική ισχύς
APRILIA	81,83	71,28
BMW	61,22	57,48
CAGIVA	80,88	70,60
GILERA	82,46	68,56
HONDA	88,10	76,40
KAWASAKI	73,73	60,90
MORINI	84,81	75,36
SUZUKI	71,52	62,47

Βάρος

	Κενή (τιμή κατασκευαστή)	Έτοιμη προς χρήση (υγρά & 5 λ. καύσιμο)
APRILIA	148	166,6
BMW	210	210,1
CAGIVA	192	200,8
GILERA	150	181,6
HONDA	185	208,2
KAWASAKI	153	169,1
MORINI	—	180,6
SUZUKI	160	196,5

όμως δεδομένου ότι δεν υπάρχει και καμιά ελαφριά δεν τα καταφέρνει άσχημα στο χώρο της. Οι αναρτήσεις της είναι προσαρμοσμένες για άσφαλτο και έτσι πέφτουν ακατάλληλες στο χώμα. Ένας έμπειρος οδηγός πάντως δεν θα δυσκολευτεί ιδιαίτερα να την πάει παντού.

Όταν μιλάμε για τουρισμό, αναφερόμαστε ασφαλώς στη Honda. Όσο και αν η εταιρία αναφέρεται σε Αφρικές και ράλλυ αγαπημένος χώρο κίνησης της Africa Twin είναι οι τουριστικές διαδρομές. Άνεση, αθόρυβη λειτουργία, και ήπια χαρακτηριστικά επιβεβαιώνουν την άποψη. Το βάρος της δεν τη βοηθά στη σπορ οδήγηση όμως σε μεγάλες ταχύτητες είναι η πιο σταθερή. Οι κλειστές και μεσαίες διαδρομές δεν τη συγκινούν. Προτιμάει τις ανοιχτές και τα χιλιόμετρα προκειμένου βέβαια για σπορ οδήγηση. Σε αργούς ρυθμούς (και στο χώμα) η άνεσή της σκλαβώνει τον οδηγό. Οι νέοι οδηγοί δεν θα τη βολευτούν αφού το βάρος της θα τους κουράσει και απαιτεί αρκετά καλό κοντρόλ για να κινηθεί στο χώμα, όπου τερματίζουν οι αναρτήσεις και γενικώς τα χάνει.

Όταν μιλάμε για πολυσύνθετο ταλέντο έχουμε να κάνουμε με την Aprilia. Εξαιρετικές επιδόσεις σε κάθε είδος εδάφους με δεδομένο βέβαια την κατηγορία που κινείται. Στο χώμα καμιά άλλη από τα θηρία αυτά δεν μπορεί να τη φτάσει χάρη κυρίως στον κινητήρα της και το μπροστινό της σύστημα. Στο δρόμο δώστης ότι της. Από κλειστές ορεινές διαδρομές, σπορ οδήγηση μέχρι και ανοιχτά κομμάτια των πολλών χιλιομέτρων. Το κράτημά της είναι εκπληκτικό και ακόμη πιο εκπληκτικό το φρενάρισμά της. Εκτός από ασφάλεια συντελεί και στο γρήγορο οδήγημα. Ο χώρος που δεν πολυσυμπαθεί είναι ο τουρισμός. Με τους κραδασμούς θα κουράσει τον οδηγό ενώ μετά τα 130 χρειάζεται συνοδηγό για να «καθίσει» κάτω ανεβάζοντας την ευστάθεια με την αύξηση της κάστερ. Όμως σπανίως κάποιος ταξιδεύει διαρκώς με 130 ειδικά αν έχει διαλέξει ψευδοεντούρο. Η Aprilia είναι η καλύτερη κατασκευή μέσα στο χαμό των

γιγάντων. Αυτό απλά γιατί διαθέτει λογικά χαρακτηριστικά και συγγενεύει αρκετά με μοτοσυκλέτα ψευδοεντούρο. Την πρόγονή της ETX.

Η σταθερότητα είναι το κύριο χαρακτηριστικό της Suzuki. Όσο το γκάζι παραμένει ανοιχτό στις στροφές η Suzuki έχει το καλύτερο κράτημα και αίσθηση σε ασφάλτινη οδήγηση, στην κατηγορία της. Οι στροφές είναι η χαρά της ενώ αυτό που της λείπει είναι η ευελιξία. Το βάρος και το μεγάλο μεταξόνιο δεν γίνονται έντονα αισθητά χάρη στην πολύ σωστή θέση οδήγησης της DR-S, όμως χρειάζονται εξομοίωση. Στο χώμα και πάλι η σωστή θέση οδήγησης δίνει τη δυνατότητα στον οδηγό να ελέγχει την κίνησή της και όχι απλώς να την παρακολουθεί... ανίκανος να αντιδράσει. Ο οδηγός βολεύεται γρήγορα πάνω της και ο μόνος λόγος που δεν ενδείκνυται για ταξίδια είναι η μικρή προστασία του φαίρινγκ.

Η KLR είναι σαν την Aprilia. Ο μπαλαντέρ. Τα κάνει όλα και συμφέρει. Είναι ιδιαίτερα φιλική σε όλες τις συνθήκες και προσφέρει άνεση στο χώμα όπου υστερεί της Aprilia, όχι όμως των υπολοίπων. Προηγείται όμως αυτής στις ψηλές ταχύτητες (σταθερότητα) και είναι ιδανική για γενική καθημερινή χρήση (από τις μοτό της κατηγορίας εννοείται). Λειτουργεί σαν σύνολο υπάρχει συνεργασία των αναρτήσεων των φρένων και του πλαισίου. Ο κινητήρας είναι φιλικός και δεν κουράζει τον οδηγό με ιδιοτροπίες. Μια μοτοσυκλέτα για όλες τις δουλειές πραγματικά. Αν είστε πιο χωματερός προτιμείστε Aprilia. Αν η ιδέα του χωματόδρομου δεν σας ενθουσιάζει προτιμείστε KLR.

Η BMW είναι αυτό ακριβώς που όλοι έχουν σχηματίσει στο νου τους. Χιλιometroφάγος. Ευχάριστη στην οδήγηση ενδείκνυται για όσους κάνουν γύρους (της πατρίδας τους, ηπείρου, πλανήτη κ.λπ.). Το χαμηλό κέντρο βάρους της δίνει το δικαίωμα μιας γρήγορης κίνησης παρά τα κιλά της. Στο χώμα τα προβλήματα είναι πολλά. Οι κύλινδροι εξέχουν, δεν μπορεί ο οδηγός να κατεβάσει «πόδι» οι αναρτήσεις είναι σκληρές η θέση οδήγησης ακατάλληλη. Δεν αρνεί-

ται το χώμα, αλλά το πατάει μόνο με τουριστικές διαθέσεις. Η αξιοπιστία της και η ικανότητά της για ευχάριστη οδήγηση διαρκείας την προσανατολίζουν σε οδηγούς με τουριστικές βλέψεις.

Μένουν οι δύο που δεν έχουμε οδηγήσει. Μεταφέρουμε λοιπόν τις απόψεις των συναδέλφων του Moto Sprint.

Η Morini παραμένει μια μοτοσυκλέτα με τα παλιά χαρακτηριστικά των ψευδοεντούρο. Δεν υπάρχει προοδευτικότητα στις αναρτήσεις που βυθίζονται στο φρενρίσμα. Η συμπεριφορά της είναι καλή στην άσφαλτο όπου πετυχαίνει και μεγάλες κλίσεις. Η βάση του σταντ ακουμπάει κάτω, αλλά η ακρίβεια στις μεγάλες ταχύτητες χάνεται όσο τα χιλιόμετρα περνούν τα 130. Το μπροστινό αρχίζει να χάνεται και τα χιλιόμετρα πρέπει να κατέβουν. Σε εκτός δρόμου κομμάτια δεν ελέγχεται καλά από τον οδηγό σε σκληρές διαδρομές κυρίως λόγω αδυναμίας των αναρτήσεων. Η παράδοση λοιπόν της Morini σε σπορ μοτοσυκλέτες ακολουθεί την Coguaro μόνο στον τομέα της ασφάλτου.

Η Gilera τέλος βρίσκεται ψηλά στην εκτίμησή τους γιατί παρά το βάρος τους δεν παύει να είναι εύχρηστη. Με πολύ καλές αναρτήσεις προσφέρει ακρίβεια και αίσθηση στην οδήγηση. Η προοδευτικότητα του μπροστινού κάνει τον οδηγό να νιώθει ότι πατάει σε «σταθερή βάση», αφού απορροφά τις ανωμαλίες χωρίς να επηρεάζει το τιμόνι. Σε χωμάτινες διαδρομές το πηρούνι και πάλι εκπλήσσει με την κατευθυντικότητα του που δίνει ένα αίσθημα ασφάλειας στον οδηγό. Δεν έχει κανένα πρόβλημα να ακολουθήσει τις δικύλινδρες μόνο στην άσφαλτο βασισμένη στην σωστή της κατευθυντικότητα.

Φρένα

Κορυφή και εδώ η Aprilia που με την απόλυτα ελεγχόμενη δύναμη και προοδευτικότητα στο φρενάρισμα δίνει τη δυνατότητα στον οδηγό να σταματήσει σε μικρότερη απόσταση από κάθε άλλη μοτό της δοκιμής.