#135 • ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2026

ΔΟΚΙΜΕΣ | ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ | ΡΕΠΟΡΤΑΖ | ΝΕΑ ΚΟΣΜΟΥ | ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ | ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΟ | ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ | ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ



ΔΟΚΙΜΗ
HONDA CB125F



ΑΠΟΣΤΟΛΗ
HARLEY-DAVIDSON

μηνιαίο διαδραστικό περιοδικό μοτοσυκλέτας

BIKE IT! MAGAZINE



ΔΟΚΙΜΗ
SUZUKI SV-7GX



ΑΠΟΣΤΟΛΗ TVS RTX 300



ΔΟΚΙΜΗ ASUS STREET 125



ΔΟΚΙΜΗ
KTM 1390 SUPER ADVENTURE S EVO



ΑΠΟΣΤΟΛΗ
BMW F 450GS


GP550 S
Arai



BIKEIT!

ΔΟΚΙΜΕΣ ΑΠΟ ΠΡΩΤΟ ΧΕΡΙ

ΕΓΓΡΑΨΟΥ ΣΤΟ ΚΑΝΑΛΙ ΜΑΣ ΣΤΟ Youtube ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΟΥ ΓΙΑ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΔΟΚΙΜΕΣ ΜΑΣ ΑΠΟ ΤΑ VIDEO REVIEW ΜΑΣ

ΚΑΝΕ SUBSCRIBE, ΔΕΣ ΤΟ ΒΙΝΤΕΟ ΠΟΥ ΣΟΥ ΑΡΕΣΕΙ, ΣΧΟΛΙΑΣΕ ΚΑΙ ΠΑΤΑ ΤΟ ΚΑΜΠΑΝΑΚΙ ΓΙΑ ΝΑ ΕΝΗΜΕΡΩΝΕΣΑΙ ΣΕ ΚΑΘΕ ΝΕΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΠΟΥ ΘΑ ΑΝΕΒΑΙΝΕΙ ΣΤΟ ΚΑΝΑΛΙ ΜΑΣ

Subscribe

www.bikeit.gr


SUZUKI
DR-Z 4SM
Your world.
Your playground.
Ζήσε την απόλυτη εμπειρία supermoto, στο δρόμο και στην πίστα.
Follow us:
suzukimoto.greece
Made in Japan
ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε
www.suzuki.gr
Κλείσε Test Ride

ΖΗΤΕΙΤΑΙ... ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑ!

Μέσα στις τόσες μεγάλες αλλαγές, που έχει δει ο κόσμος της μοτοσυκλέτας αλλά και η κοινωνία η ίδια, μέσα σε 10-15 χρόνια, ένα πράγμα φοβάμαι ότι θα χαθεί: Η σοβαρότητα. Η οποία, δυστυχώς, θα έλεγα ότι έχει αρχίσει ήδη να χάνεται... και αυτή είναι μία δυσάρεστη σκέψη, την οποία δεν θέλω απαραίτητα να κάνω, αλλά κάποιες φορές πρέπει να ερχόμαστε αντιμέτωποι με τους δαίμονες που μας απειλούν – ατομικά και συλλογικά.



Σοβαρότητα, κυρίες και κύριοι, που τόσο φθίνει στην εποχή της ακατάπαυστης σαχλαμάρας, στο κυνήγι της μέγιστης αυτοπροβολής. Τα σημεία των καιρών: Από την στιγμή που το πιο περιζήτητο επάγγελμα είναι πλέον... YouTuber, εξηγούνται πολλά!

Τα 5 νεαρά παιδιά που τράκαραν στην Γλυφάδα, με αποτέλεσμα να σκοτωθούν τρεις άνθρωποι, φαίνεται ότι... έκαναν TikTok την ώρα του δυστυχήματος! Πάλι καλά (Θου Κύριε!) που δεν έπεσαν σε κάποιον αθώο δικυκλιστή, που γύριζε από την δουλειά του ή από την έξοδο του, που λέει ο λόγος!

Δεν έχει καταλάβει η κοινωνία μας, το πόσο σοβαρή υπόθεση είναι η οδήγηση. Η κρατική εκπαίδευση γύρω από αυτή είναι πλέον ανέκδοτο. Όλοι νομίζουν ότι οδηγούν καλύτερα από τους άλλους...! Και μία ανθρωπιστική καταβαράθρωση, που έχουν φέρει το Main Character Syndrome, το «σύνδρομο κύριου χαρακτήρα», με το οποίο όλοι πιστεύουν... ότι παίζουν σε κάποιοι

Διαβάστε εδώ όλα τα προηγούμενα τεύχη!
μηνιαίο διαδραστικό περιοδικό μοτοσυκλέτας
BIKE IT! MAGAZINE

παιχνίδι με τους ίδιους πρωταγωνιστές – και είναι το επίκεντρο της προσοχής.

Με εξοργίζει η γενικευμένη υπερβολή και μία κάποια «ελαφρύτητα» που χαρακτηρίζει, τα τελευταία χρόνια, την Online παρουσία της μοτοσυκλέτας. Και γιατί αναφέρομαι σε έλλειψη σοβαρότητας; Γιατί, ας πούμε, με ενοχλεί να βλέπω ένα Goldwing να ωθείται σε enduro διαδρομές και να διαλύεται θεαματικά – προφανώς γιατί κάποιος είχε τα λεφτά για πέταμα, για να το κάνει. Με ενοχλεί, να γίνεται viral ένα βίντεο με ένα R6 που κολλάνε το γκάζι ανοικτό και το πετάνε πάνω σε κάτι βράχους -για τον ίδιο λόγο. Με ενοχλεί, που τελευταία αυτό που προβάλλεται περισσότερο από το Stelvio Pass, είναι οι πτώσεις αναβατών σε μία συγκεκριμένη στροφή, όπου έχει στηθεί συγκεκριμένο κανάλι και... την έχει κάνει λαχείο. Θέαμα χωρίς καμία χρησιμότητα. Θέαμα που, υπό όρους, παρασύρει και άλλους στον κυκεώνα της «έλλειψης σοβαρότητας»: Αφού το έκανε αυτός, θα το κάνω και εγώ. Έλα μωρέ. Αλλά κανένας σεβασμός, καμία ουσία, στην ιερότητα της οδήγησης.

Στα πλαίσια του Adventure Meeting, και πάλι, κάναμε αρκετές παρατηρήσεις για ελλιπή και ακατάλληλο εξοπλισμό, ενώ αποτρέψαμε έναν κύριο που ήθελε να οδηγήσει μοτοσυκλέτα με... κράνος skateboard! Μετά μου λένε «πολύ σοβαρά τα παίρνεις όλα ρε Τόλη». Τι μας λες καλέ! Φωτογραφία από ανοιγμένο κεφάλι έχεις δει; Η παραγκώνιση του προστατευτικού εξοπλισμού δείχνει ότι, καταρχάς, δεν σέβεσαι τον εαυτό σου ως αναβάτης.

Αυτή η έλλειψη σοβαρότητας, κινδυνεύει να μολύνει και την αγορά – από την οποία, και κυρίως το after sales κομμάτι της, διαβάζω και ακούω πλέον τόσα που δεν μπορώ να μη σχολιάσω. Η σοβαρότητα, σε αυτό το κομμάτι, καθορίζει και την βιωσιμότητα της επιχείρησης. Καθορίζει το ξεκλείδωμα της αγοράς του γηρασμένου στόλου και των λίγων, «Αγίων» μαστόρων στους οποίους πάνε όλοι. Δεν θέλω να μου δείξεις, σε βίντεο, τι «έκανε ο άλλος μάστορας χάλια και θα κάνω εγώ καλά». Θέλω να μπορείτε να μου φτιάξετε την μοτοσυκλέτα αν έχω πρόβλημα, και όχι να μου παίρνετε μόνο, από λάδια και σέρβις. Που είναι η σοβαρότητα της κατάστασης, που δεν βλέπει τον αναβάτη μόνο ως πελάτη για αρπαχτή, ούτε όμως του πουλάει ιστορία και περιτύλιγμα, για να τον «δέσει» σε μία σχέση με αδιέξοδο;

Και το σχόλιο περνάει και στις μοτοσυκλέτες, μάρκες και αντιπροσωπείες. Απαιτείται σοβαρότητα στα νέα μοντέλα. Πραγματικές, ποιοτικές, προσιτές μοτοσυκλέτες. Υποστήριξη μέχρι κεραίας, στους αναβάτες που πληρώνουν τα προϊόντα σας. Η αγορά αλλάζει παγκόσμια και, όπως έγραφα σε προηγούμενο κείμενο, καραδοκεί η παγίδα της γενικευμένης μείωσης ποιότητας, ώστε «να χτυπηθούν οι Κινέζοι». Κάτι που τελικά, θα σκοτώσει την μοτοσυκλέτα όπως την ξέρουμε, την «πάντα καλύτερη» σε βάθος χρόνου.
Δεν είναι όλα «ελαφριά», ούτε διασκέδαση, ούτε θέαμα, ούτε «έλα μωρέ». Αυτές οι ελαφριές παρασπονδίες που διαιωνίζονται, μας έχουν οδηγήσει πλέον στο κοινωνικό αδιέξοδο που βρισκόμαστε. Για την νέα εποχή που ανατέλλει, απαιτείται σοβαρότητα.

Διότι η σοβαρότητα, θα φέρει την ποιότητα, και η ποιότητα θα φέρει την επιτυχία. Και η επιτυχία, την αντοχή στο χρόνο. Και η αντοχή στο χρόνο, ελπίζω, ένα νέο status quo.

Απόστολος Μιστιλόγλου

Διαβάστε εδώ όλα τα προηγούμενα τεύχη!

μηνιαίο διαδραστικό περιοδικό μοτοσυκλέτας

BIKE IT! MAGAZINE

QJMOTOR

Νέο

SQ 350

Ο ΔΟΥΡΕΙΟΣ ΙΠΠΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

ΚΑΤΑΚΤΗΣΕ ΤΗΝ



30 PS μετρημένη στον στρόφαλο, βάσει ευρωπαϊκής έγκρισης | EFI **BOSCH** | **Nissin** Πέδηση | Δικάναλο ABS | **Traction Control** | Τροχοί **16''**
Ρυθμιζόμενα Αμορτισέρ | Ρεζερβουάρ 10 L | **Keyless** | Διπλή Θύρα Φόρτισης USB | **Touchscreen TFT 5''** | Στάνταρντ Top Box
Ψηλή Ζελατίνα | Προστατευτικές Χούφτες | Αναδιπλούμενος Γάντζος | Αισθητήρες Πίεσης/Θερμοκρασίας Ελαστικών | Full LED Φώτα με DRL

Απόκτησέ το με 4.295€

ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε.
MOTOR VEHICLE COMPANY

QJMOTOR

BIKEIT! MAGAZINE

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ CONTENTS

Τεύχος 135 | ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2026

• TEST HONDA CB125F 90



• TEST ASUS STREET 125 102



• TEST SUZUKI SV-7GX 142



• ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΤΗ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ HARLEY-DAVIDSON ΓΚΑΜΑ 2025 154



ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ **ΤΑΚΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ**
ΣΥΝΤΑΞΗ **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΜΙΣΤΙΛΟΓΛΟΥ, ΝΙΚΟΣ ΤΣΑΜΑΝΔΟΥΡΑΣ,ΤΖΟ ΛΑΔΑ**
ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ **THIERRY SARASYN, ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΑΚΗΣ, ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΑΤΣΟΥΛΑΣ, ΓΙΩΡΓΟΣ ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ, ΝΙΚΟΣ ΖΟΥΡΝΑΤΖΗΣ , AVIAD ABRAHAMI, VINCENT BURGER**

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ **BIKEIT**
ART DIRECTOR **ΣΤΕΛΙΟΣ ΤΣΙΜΠΙΔΗΣ**
GRAPHIC DESIGN **ΑΡΓΥΡΩ ΝΤΙΝΟΥ**

CONCEPT **KANSEVELLI ENTERPRIZES LTD** ΓΙΑ ΤΟ BIKEIT
ΠΑΡΑΓΩΓΗ **BIKEIT**
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ **info@bikeit.gr ΣΥΝΤΑΞΗ editor@bikeit.gr,** ΠΩΛΗΣΕΙΣ **sales@bikeit.gr, www.bikeit.gr**

www.bikeit.gr

- **ΝΕΑ ΚΟΣΜΟΥ** 10
- **ΡΕΠΟΡΤΑΖ** 24
- **ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ** 42
- **ΝΕΑ ΜΟΝΤΕΛΑ** 56
- **TEST HONDA CB125F** 90
- **TEST ASUS STREET 125** 102
- **ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ**
  TVS RTX 300 114
- **ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΤΗΝ ΣΙΚΕΛΙΑ**
  BMW F 450GS 128
- **TEST SUZUKI SV-7GX** 142
- **ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΤΗ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ**
  HARLEY-DAVIDSON ΓΚΑΜΑ 2025 154
- **TEST**
  KTM 1390 SUPER ADVENTURE S EVO 164
- **ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΟ**
  ΜΠΑΡΔΟΥΝΙΑ ΜΕ CFMOTO 800MT 176
- **ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ** 185
- **ΝΕΑ ΑΓΩΝΩΝ** 209
- **ΑΓΩΝΕΣ** 224

ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΕΛ. 128

BMW
F 450GS



ISSN 2322-48

Γερμανία - Χωρίς έλεγχο δεν παίρνουν πινακίδες οι καινούργιες KTM

Στη Βάδη-Βυρτεμβέργη οι καινούργιες KTM πρέπει πλέον να περνούν από οπτικό έλεγχο πριν ταξινομηθούν μετά το "σκάνδαλο" με τις Sport Enduro.

Μια ασυνήθιστη διαδικασία εφαρμόζεται πλέον στη Βάδη-Βυρτεμβέργη της Γερμανίας όπου οι καινούργιες μοτοσυκλέτες της KTM πρέπει να παρουσιάζονται στην αρμόδια υπηρεσία και να περνούν από οπτικό έλεγχο πριν την πρώτη ταξινόμησή τους. Η απόφαση έρχεται λίγους μήνες μετά τη δημοσιότητα που πήρε η υπόθεση σχετικά με τις εκπομπές ρύπων ορισμένων Sport Enduro της αυστριακής εταιρείας.

Η υπόθεση έγινε γνωστή όταν ιδιοκτήτης μιας ολοκαίνουργιας KTM 790 Adventure επιχείρησε στις 23 Σεπτεμβρίου να την ταξινομήσει στη Βάδη-Βυρτεμβέργη. Παρότι είχε μαζί του τα απαραίτητα έγγραφα και το πιστοποιητικό συμμόρφωσης CoC, η υπηρεσία τού ζήτησε να παρουσιάσει και την ίδια τη μοτοσυκλέτα.

Ο λόγος; Οι υπάλληλοι έπρεπε να ελέγξουν οπτικά εάν η μοτοσυκλέτα διαθέτει αισθητήρα λάμδα, με την απαίτηση να προκύπτει από γραπτή οδηγία του Υπουργείου Μεταφορών του κρατιδίου.

Διαβάστε περισσότερα:



Pablo Quintanilla - Χαρίζει τη Husqvarna με την οποία τερμάτισε στο Dakar για καλό σκοπό

Μια αγωνιστική μοτοσυκλέτα με ξεχωριστή ιστορία προσφέρει ο Pablo Quintanilla, στο πλαίσιο παγκόσμιας φιλανθρωπικής εκστρατείας για τη στήριξη παιδιών με καρκίνο.

Ο δύο φορές Παγκόσμιος Πρωταθλητής Cross-Country Rally και τρεις φορές στο βάθρο του Dakar ανακοίνωσε μέσω των social media ότι διαθέτει την αυθεντική εργοστασιακή Husqvarna Rally με την οποία κατέκτησε τη 2η θέση στο Rally Dakar του 2020.

Η συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι της αγωνιστικής καριέρας του Χιλιανού αναβάτη και τώρα την χαρίζει για να συγκεντρώσει χρήματα για το Fundaci n Nuestros Hijos, ίδρυμα που υποστηρίζει παιδιά που αντιμετωπίζουν καρκίνο.

Η εκστρατεία είναι παγκόσμια, με τον Quintanilla να αναφέρει ότι μπορεί να συμμετάσχει οποιοσδήποτε, ανεξάρτητα από τη χώρα στην οποία βρίσκεται.

Περισσότερες πληροφορίες για τη συμμετοχή υπάρχουν στην **επίσημη σελίδα του Pablo Quintanilla**.



Kymco - «Δεν δώσαμε άδεια χρήσης της πλατφόρμας του AK 550»

Η Kymco αρνείται ότι παραχώρησε στην QJ Motor την τεχνολογία του AK 550 και ετοιμάζεται να εξετάσει το νέο Fort 600 όταν περάσει στην παραγωγή.

Ένα νέο maxi-scooter της QJ Motor έχει προκαλέσει την επίσημη αντίδραση της Kymco, όχι απλώς λόγω της εμφάνισής του, αλλά εξαιτίας των ομοιοτήτων που παρουσιάζει σε τεχνικό επίπεδο με το AK 550. Η ταϊβανέζικη εταιρεία ξεκαθαρίζει ότι δεν έχει παραχωρήσει την τεχνολογία της στην QJ Motor και αφήνει ανοιχτό το ενδεχόμενο να προχωρήσει σε περαιτέρω ενέργειες όταν αποκτήσει στα χέρια της το νέο Fort 600 παραγωγής.

Το QJ Motor Fort 600 αποτελεί το νέο μεγάλο scooter της κινεζικής εταιρείας και χρησιμοποιεί δικύλινδρο σε σειρά κινητήρα 550 κ.εκ. με απόδοση περίπου 53 ίππων. Έχει μεταξόνιο 1.580 χλστ., τροχούς 15 ιντσών με ελαστικά 120/70 εμπρός και 160/60 πίσω, ανεστραμμένο πιρούνι, δύο...

Διαβάστε περισσότερα:





25 Χρόνια Beverly

Το Piaggio Beverly 25th Anniversary γιορτάζει 25 χρόνια κομψότητας, δύναμης και ευελιξίας που άλλαξαν τους κανόνες της αστικής μετακίνησης. Μία ειδική έκδοση με εκλεπτυσμένο σχεδιασμό, τολμηρές αντιθέσεις και διαχρονική δυναμική για ένα αυθεντικό σύμβολο που γιορτάζει την ιστορία του οδηγώντας το μέλλον.

Με το DreamRide Now, απόκτησέ το από 96 €/μήνα και μετά από 3 χρόνια μπορείς να αποφασίσεις αν θα το κρατήσεις, θα το αντικαταστήσεις ή θα το επιστρέψεις**.

PIAGGIO®

*Με τη λήξη της Τυπικής Εμπορικής Εγγύησης (διάρκειας 2 ετών από την αγορά ή την ταξινόμηση του οχήματος), θα ενεργοποιηθεί εγγύηση 12 μηνών + επόμενων 12 μηνών (έως και 24 μηνών), υπό την προϋπόθεση ότι οι συνήθεις εργασίες συντήρησης που ορίζονται στο Εγχειρίδιο Χρήσης και Συντήρησης θα εκτελούνται από τα Κέντρα Εξυπηρέτησης του Επίσημου Δικτύου Υποστήριξης από την ημερομηνία αγοράς του οχήματος. Η Εκτεταμένη Εμπορική Εγγύηση χορηγείται σε σκούτερ Piaggio που αγοράζονται από το Επίσημο Δίκτυο χωρίς επιπλέον κόστος για τον πελάτη. Εγγυάται δωρεάν επισκευή ή αντικατάσταση κύριων εξαρτημάτων. Για περισσότερες πληροφορίες, εξαιρέσεις και γενικούς όρους σχετικά με την Εκτεταμένη Εμπορική Εγγύηση και την Τυπική Εμπορική Εγγύηση, επικοινωνήστε με το Επίσημο Δίκτυο ή επισκεφθείτε την ιστοσελίδα piaggio.com.

DREAMRIDE®

** Η δόση είναι ενδεικτική και δύναται να μεταβάλλεται ανάλογα με την προκαταβολή, διάρκεια, επιτόκιο. Η πρώτη κατά σειρά δόση μπορεί να παρουσιάζει μικρή απόκλιση. Ενδεικτική Προσφορά Χρηματοδότησης: BEVERLY 310 25th ANNIVERSARY, με ενδεικτική τιμή λιανικής 5.400 €, ποσό προκαταβολής 1.620,00 €. Για ποσό δανείου 3.780,00 €, με ονομαστικό επιτόκιο 14,5% (πλέον εισφοράς 0,60% Ν.128/1975), με διάρκεια 36 μήνες και μηνιαία δόση 96,07 €, το συνολικό κόστος του δανείου οχήματος ανέρχεται σε 1.305,20 €, το οποίο αποτελείται από 1.205,20 € τόκους και 100,00 € έξοδα χρηματοδότησης. Ως εκ τούτου, στη λήξη του δανείου, το συνολικό ποσό που θα έχει καταβληθεί είναι 5.085,20 € που αντιστοιχεί σε ΣΕΠΠΕ 17,1984% σύμφωνα με τον νόμο. Ο υπολογισμός του ΣΕΠΠΕ, βασίζεται στην υπόθεση ότι η δανειακή σύμβαση εξακολουθεί να ισχύει καθ' όλη τη διάρκειά της και ο πελάτης θα καταβάλει εγκαίρως τις συμφωνηθείσες δόσεις.

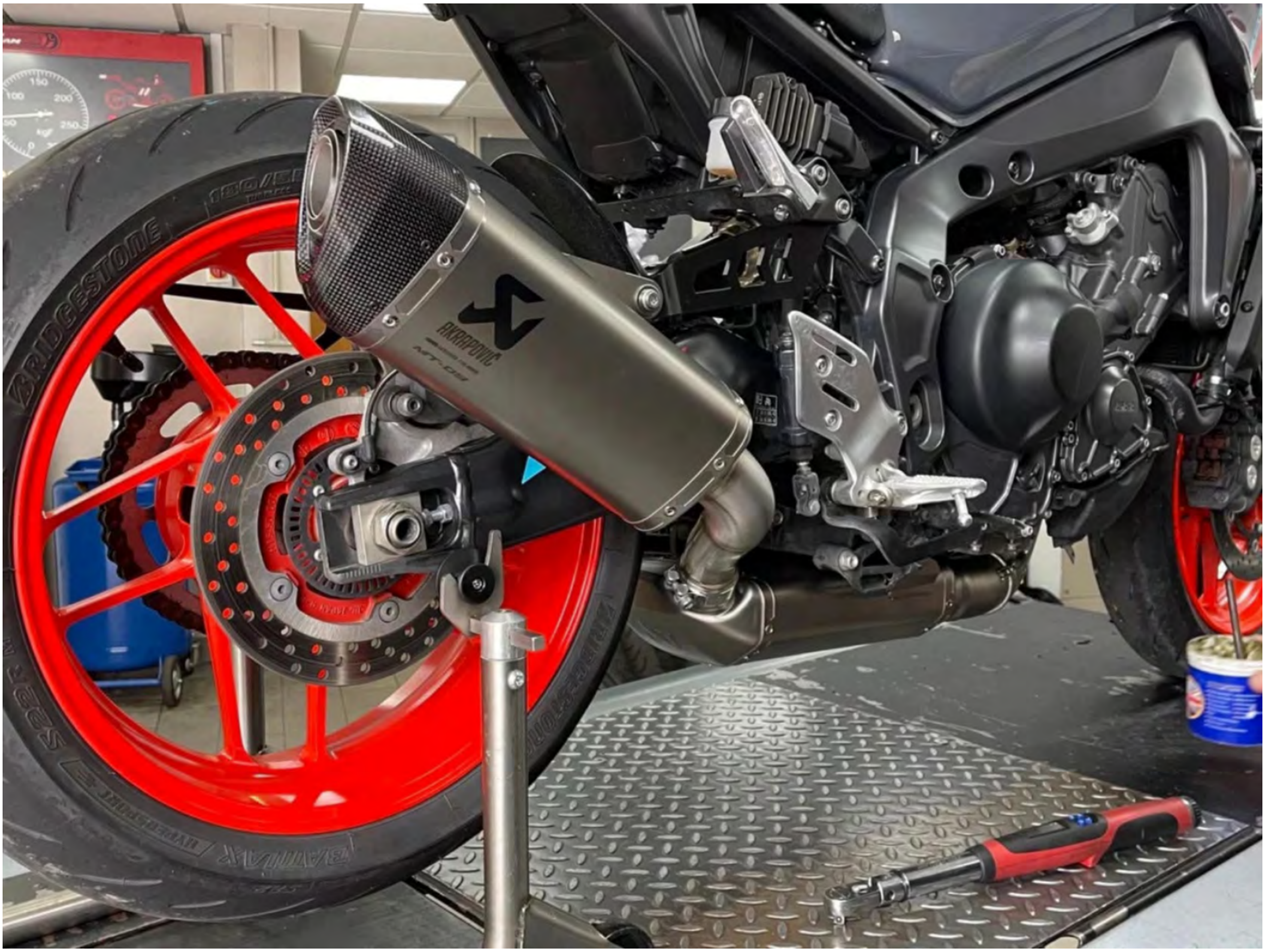
Βρετανία - "Πειραγμένες" μοτοσυκλέτες στο στόχαστρο νέας νομοθεσίας

Η Βρετανία εξετάζει νέο πλαίσιο για τους ρύπους που μπορεί να επηρεάσει μετατροπές μοτοσυκλετών παρότι παραδέχεται ότι διαθέτει περιορισμένα στοιχεία.

Μια νομοθετική πρόταση που βρίσκεται υπό εξέταση στη Βρετανία θα μπορούσε να αλλάξει σημαντικά τα δεδομένα για τις μετατροπές στις μοτοσυκλέτες. Εξατμίσεις, αφαίρεση καταλύτη και επαναπρογραμματισμός του κινητήρα βρίσκονται στο επίκεντρο μιας συζήτησης που αποκτά ιδιαίτερο ενδιαφέρον και εκτός Βρετανίας, ακριβώς επειδή αφορά επεμβάσεις που αποτελούν καθημερινότητα για μεγάλο μέρος του μοτοσυκλετιστικού κόσμου.

Το βρετανικό Υπουργείο Μεταφορών (DfT) εξετάζει την επέκταση του Κανονισμού 61A και στα οχήματα της κατηγορίας L, δηλαδή μοτοσυκλέτες, scooter, μοτοποδήλατα, τρίκυκλα και τετράκυκλα. Σήμερα οι συγκεκριμένες κατηγορίες βρίσκονται εκτός του πεδίου εφαρμογής του.

Διαβάστε περισσότερα:



Γερμανία - Στο τραπέζι απαγόρευση μοτοσυκλετών σε διαδρομή του Μέλανα Δρυμού

Τα αυξημένα θανατηφόρα δυστυχήματα στην B500 του Μέλανα Δρυμού φέρνουν νέα αυστηρά μέτρα, ενώ προς το παρόν αποφεύγεται η απαγόρευση μοτοσυκλετών.

Μια σειρά θανατηφόρων δυστυχημάτων με μοτοσυκλέτες στην B500, τη γνωστή Schwarzwaldhochstraße στον Μέλανα Δρυμό, έχει ανοίξει στη Γερμανία τη συζήτηση ακόμη και για απαγόρευση της κυκλοφορίας των δικύκλων. Προς το παρόν, ωστόσο, οι τοπικές αρχές επιλέγουν ένα πακέτο αυστηρότερων μέτρων αντί ενός γενικού αποκλεισμού.

Μέσα σε λίγες ημέρες, στα τέλη Αυγούστου και στις αρχές Σεπτεμβρίου, σημειώθηκαν τρία θανατηφόρα δυστυχήματα με μοτοσυκλέτες στην B500, με αποτέλεσμα σε ορισμένους δήμους να υπάρξουν αιτήματα για απαγόρευση της κυκλοφορίας τους. Συνολικά, μέσα στο 2026 έχουν καταγραφεί τέσσερα θανατηφόρα δυστυχήματα με μοτοσυκλέτες στον συγκεκριμένο δρόμο.

Ακόμη πιο ανησυχητική είναι η συνολική εικόνα στον βόρειο Μέλανα Δρυμό. Σύμφωνα με την αστυνομία, τα ατυχήματα με μοτοσυκλέτες έχουν διπλασιαστεί σε σχέση με το 2025, ενώ οι νεκροί αυξήθηκαν από 3 σε 14. Και αυτό παρά τα μέτρα που έχουν ήδη εφαρμοστεί, όπως χαμηλότερα όρια ταχύτητας, αυξημένοι έλεγχοι και πρόσθετη προστασία στις μπαριέρες.

Οι αρμόδιες αρχές αποφάσισαν πλέον ένα νέο πακέτο μέτρων για τη μοτοσυκλετιστική περίοδο του 2027. Προβλέπονται περισσότεροι έλεγχοι με συμβατικά οχήματα και drones, αυστηρότερη αντιμετώπιση των σοβαρών παραβάσεων, καθώς και παρεμβάσεις στον δρόμο με λωρίδες δόνησης και ειδικές διαγραμμίσεις στις στροφές. Εξετάζεται ακόμη η μονοδρόμηση ιδιαίτερα επικίνδυνων τμημάτων, αλλά και η δυνατότητα κατάσχεσης μοτοσυκλετών σε περιπτώσεις σοβαρών παραβάσεων.



Η B500 θα λειτουργήσει ως πιλοτική διαδρομή και, εφόσον τα μέτρα αποδειχθούν αποτελεσματικά, θα μπορούσαν να επεκταθούν και σε άλλα σημεία του Μέλανα Δρυμού. Η γενική απαγόρευση των μοτοσυκλετών, πάντως, δεν βρίσκεται προς το παρόν στα άμεσα σχέδια, καθώς η προσέγγιση που επικρατεί είναι να μην επιβαρυνθεί το σύνολο των αναβατών για τη συμπεριφορά μιας μειοψηφίας.

Honda - Νέα εφαρμογή αξιολογεί την ασφαλή οδήγηση μοτοσυκλέτας μέσω smartphone

Η Honda δοκιμάζει στην Ιαπωνία εφαρμογή που αναλύει μέσω smartphone την οδήγηση διανομέων, με στόχο την αναγνώριση επικίνδυνων συνηθειών.

Η Honda συνεργάζεται με την Uber Eats Japan σε ένα νέο πιλοτικό πρόγραμμα που χρησιμοποιεί το smartphone για να αναλύει την οδηγική συμπεριφορά των διανομέων. Στόχος είναι να εντοπίζονται συνήθειες που ενδέχεται να αυξάνουν τον κίνδυνο στον δρόμο και να βοηθούνται οι αναβάτες να βελτιώνουν τον τρόπο οδήγησής τους.

Η εφαρμογή δοκιμάζεται μέσα στον Σεπτέμβριο στο πλαίσιο της καμπάνιας ασφαλούς οδήγησης της Uber Eats στην Ιαπωνία. Το ενδιαφέρον είναι ότι δεν απαιτεί πρόσθετο εξοπλισμό στη μοτοσυκλέτα, καθώς η αξιολόγηση πραγματοποιείται μόνο μέσω smartphone. Η τεχνολογία της Honda συνδυάζει τα δεδομένα που συλλέγονται κατά την κίνηση με στατιστική...

Διαβάστε περισσότερα:



QJMOTOR

Νέα

SRT 450RX

Adventure Every Time.



5.295 €

48 PS μετρημένη στον στρόφαλο, βάσει ευρωπαϊκής έγκρισης | 41 Nm | Δικύλινδρο 450cc DOHC | Riding Modes NORMAL / SPORT | Brembo Πέδηση
Απενεργοποιούμενο ABS & TCS | Πλήρως Ρυθμιζόμενες Αναρτήσεις | USD Πιρούνι & Monoshock | TFT Οθόνη
Bluetooth / Wi-Fi | Θερμαινόμενα Γκριπ & Σέλα | Full LED Φωτισμός | 21" / 18" Τροχοί | Ρεζερβουάρ 18L

ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε.
MOTOR VEHICLE COMPANY

QJMOTOR

Η Honda μπαίνει στα Mountain Bikes! Το πρώτο μοντέλο που παρουσίασε

Η μεγαλύτερη κατασκευάστρια μοτοσυκλετών στον κόσμο εισέρχεται στην κατηγορία των ηλεκτρικών mountain bikes, με το Honda e-MTB Prototype να παρουσιάζεται για πρώτη φορά στη Sea Otter Europe 2026, στη Girona. Στο επίκεντρο και το θρυλικό RN01, το οποίο κατέκτησε το παγκόσμιο πρωτάθλημα το 2005

Η Honda πραγματοποιεί για πρώτη φορά παρουσία στη Sea Otter Europe 2026, στη Girona της Ισπανίας, επιβεβαιώνοντας παράλληλα την είσοδό της στην ταχέως αναπτυσσόμενη αγορά των ηλεκτρικών mountain bikes.
Στο επίκεντρο της παρουσίας της βρίσκεται το Honda e-MTB Prototype, ένα ηλεκτρικά υποβοηθούμενο mountain bike που συνδυάζει τη χαρακτηριστική σχεδιαστική φιλοσοφία της Honda με προηγμένη τεχνολογία και έμφαση στην οδηγική εμπειρία. Το μοντέλο παραγωγής αναμένεται να κυκλοφορήσει το 2027, ενώ περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την ονομασία, τη διαθεσιμότητα, την τιμή και το χρονοδιάγραμμα διάθεσης θα ανακοινωθούν σε μεταγενέστερο στάδιο.

Διαβάστε περισσότερα:



Ιταλία - Τέλος στα τέλη κυκλοφορίας για τις μοτοσυκλέτες το 2027

Η Ιταλία καταργεί για το 2027 τα τέλη κυκλοφορίας και για τις μοτοσυκλέτες, με την απαλλαγή να αφορά ένα όχημα ανά πολίτη.

Μια σημαντική αλλαγή για εκατομμύρια ιδιοκτήτες οχημάτων στην Ιταλία ενέκρινε το Υπουργικό Συμβούλιο, καταργώντας για το 2027 το λεγόμενο bollo, τον ετήσιο φόρο κατοχής οχήματος που αντιστοιχεί στα τέλη κυκλοφορίας. Η απαλλαγή δεν περιορίζεται στα αυτοκίνητα, αλλά περιλαμβάνει και μοτοσυκλέτες και μοτοποδήλατα.

Στα αυτοκίνητα, το μέτρο αφορά όσα έχουν ισχύ έως 80 kW, περίπου 109 ίππους, ενώ στην περίπτωση των δικύκλων προβλέπεται απαλλαγή για μοτοσυκλέτες και μοτοποδήλατα. Συνολικά, το μέτρο υπολογίζεται ότι καλύπτει περίπου 14,5 εκατομμύρια οχήματα, μεταξύ των οποίων περισσότερο από το 70% των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν σήμερα στην Ιταλία.

Κάθε πολίτης δικαιούται απαλλαγή για ένα μόνο όχημα. Εάν κάποιος διαθέτει αυτοκίνητο έως 80 kW και παράλληλα μοτοσυκλέτα, δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει την απαλλαγή και για τα δύο. Αντίστοιχα, στην περίπτωση κατοχής περισσότερων μοτοσυκλετών, η απαλλαγή εφαρμόζεται σε μία από αυτές, με συγκεκριμένα κριτήρια που προβλέπονται στο διάταγμα.

Η απαλλαγή αφορά τις πληρωμές που από 1 Ιανουαρίου έως 31 Δεκεμβρίου 2027. Η ιταλική κυβέρνηση παρουσιάζει την παρέμβαση ως τρόπο μείωσης του κόστους κατοχής ενός οχήματος, ιδιαίτερα για όσους χρησιμοποιούν καθημερινά αυτοκίνητο ή μοτοσυκλέτα.

Η πρωθυπουργός Giorgia Meloni χαρακτήρισε το bollo έναν από τους φόρους που αντιπαθούν περισσότερο οι Ιταλοί, αναφέροντας ότι μέρος των πόρων που χρησιμοποιούνταν μέχρι σήμερα για την αντιμετώπιση των αυξημένων τιμών των καυσίμων μεταφέρεται πλέον σε αυτό το μέτρο.

Το μέτρο, ωστόσο, έχει προκαλέσει και αντιδράσεις, καθώς το bollo αποτελεί σημαντική πηγή εσόδων για τις ιταλικές Περιφέρειες.

Ο πρόεδρος της Τοσκάνης, Eugenio Giani, άσκησε έντονη κριτική στην απόφαση, χαρακτηρίζοντάς την «πρωτοφανή προεκλογική δημαγωγία». Σύμφωνα με τον ίδιο, η Τοσκάνη κινδυνεύει να χάσει περίπου 350 εκατ. ευρώ ετησίως από τα συγκεκριμένα έσοδα, ενώ η προβλεπόμενη κρατική αποζημίωση ξεπερνά ελαφρώς τα 100 εκατ. ευρώ.



Ο πρόεδρος της Διάσκεψης των Περιφερειών και Αυτόνομων Επαρχιών, Massimiliano Fedriga, δήλωσε ότι βλέπει θετικά το μέτρο και υποστήριξε ότι η χρηματοδοτική κάλυψη από την κεντρική κυβέρνηση δεν θα επιβαρύνει τους περιφερειακούς προϋπολογισμούς. Αντίστοιχα, ο πρόεδρος του Piemonte, Alberto Cirio, δήλωσε ότι έχει λάβει διαβεβαιώσεις πως το μερίδιο των εσόδων που αφορά τις Περιφέρειες θα καλυφθεί από το κράτος.

Νεκρή σε τροχαίο με McLaren η 22χρονη moto influencer Lexi Kramer

Η 22χρονη Lexi Kramer, γνωστή για την αγάπη της για αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες, σκοτώθηκε μαζί με τον James Wehr σε τροχαίο με McLaren.

Η Alexis «Lexi» Kramer, 22 ετών, έχασε τη ζωή της σε ένα ιδιαίτερα σφοδρό τροχαίο με McLaren στην Καλιφόρνια, μαζί με τον 27χρονο influencer αυτοκινήτου James Wehr. Η Kramer είχε παρουσία στα social media και ιδιαίτερη αγάπη για αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες.

Το δυστύχημα σημειώθηκε λίγο μετά τα μεσάνυχτα της 13ης Σεπτεμβρίου στο Irvine. Σύμφωνα με την αστυνομία, η McLaren του 2019 βρισκόταν σταματημένη σε κόκκινο φανάρι στη διασταύρωση Culver Drive και Deerfield Avenue. Όταν άναψε πράσινο, επιτάχυνε με μεγάλη ταχύτητα, ο οδηγός έχασε τον έλεγχο και το αυτοκίνητο χτύπησε σε κράσπεδο και στη συνέχεια σε δέντρο. Η σύγκρουση ήταν τόσο βίαιη ώστε το αυτοκίνητο κόπηκε στα δύο και τυλίχθηκε...

Διαβάστε περισσότερα:



VOGE

voge.gr

DS525X



Η bestseller μοτοσυκλέτα του 2024 βελτιώνεται και αναβαθμίζεται στα σημεία. Με τον πλήρη εξοπλισμό που διαθέτει, τη νέα οθόνη 8" υψηλής ευκρίνειας, τους backlight διακόπτες με βελτιωμένη εργονομία, αλλά και τον ισχυρό και αξιόπιστο κινητήρα του, το DS525X είναι το SUV των δύο τροχών.

Ο τέλειος σύντροφος στην καθημερινότητά σου! Test Ride it now.

FUCHS Silkolene SUPERIOR MOTORCYCLE OILS

Βρυούλων 56, Ν. Φιλαδέλφεια | info@voge.gr | 210 2585991 MOTOTREND

MV Agusta - Σταμάτησε η παραγωγή στο Varese

Από τα σχέδια για MotoGP και αύξηση πωλήσεων, η MV Agusta βρίσκεται ξανά σε κρίσιμη θέση, με παύση παραγωγής και τη συμφωνία με την CFMOTO να έχει ναυαγήσει.

Η MV Agusta έχει περάσει πολλές φορές στην ιστορία της από οικονομικές δυσκολίες. Η σημερινή κατάσταση, ωστόσο, φαίνεται ιδιαίτερα σοβαρή. Η παραγωγή στο ιστορικό εργοστάσιο του Varese παραμένει ανενεργή από τον Απρίλιο του 2026, την ώρα που η εταιρεία αντιμετωπίζει προβλήματα στην εφοδιαστική αλυσίδα, απλήρωτους προμηθευτές, μεγάλη πτώση των πωλήσεων και αυξανόμενες οικονομικές υποχρεώσεις.

Η εικόνα απέχει πολύ από εκείνη που παρουσίαζε η διοίκηση μόλις πριν από έναν χρόνο. Τον Ιούλιο του 2025, ο CEO Luca Martin μιλούσε για επέκταση της γκάμας και ακόμη και για είσοδο της MV Agusta στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα MotoGP. Ο στόχος ήταν να πωληθούν 4.000 μοτοσυκλέτες μέσα στο 2025 και, σε βάθος χρόνου, η ετήσια παραγωγή και οι πωλήσεις να φτάσουν τις 10.000 μονάδες.

Διαβάστε περισσότερα:





Νέα Multistrada V2

Ζήσε την απόλυτη εμπειρία, κάθε μέρα.

Η νέα Multistrada V2 συνδυάζει επιδόσεις, άνεση και ευκολία, επιτυγχάνοντας την τέλεια ισορροπία μεταξύ καθημερινής και απολαυστικής οδήγησης. Ο ελαφρύς αλουμινένιος σκελετός της, σε συνδυασμό με τον V2 κινητήρα των 54,4 kg, τη μοναδική εργονομία και τις επιλογές εξατομίκευσης, εξασφαλίζουν την απόλυτη προσαρμογή της σε κάθε συνθήκη και ανάγκη.

Η νέα Multistrada V2, ιδανική για κάθε στιγμή, για κάθε διαδρομή.
Απόκτησέ τη τώρα με προκαταβολή από 5.460€ με επιτόκιο 2,9% και δώρο εξοπλισμό Ducati έως 1.500€.

Ανακάλυψέ την στο Δίκτυο Εξουσιοδοτημένων Συνεργατών Ducati ή στο ducati.gr.

DUCATI

Multistrada V2, τιμή €17.800, προκαταβολή 30,70%, επιτόκιο 2,9% πλέον εισφοράς 0,6% Ν.128/75, ΣΕΠΠΕ 5,11%, διάρκεια χρηματοδότησης 36 μήνες και μηνιαία δόση €379. Στη μηνιαία δόση περιλαμβάνονται άτοκα έξοδα διαχείρισης υπέρ τρίτων, προστασία δανείου Α και 6μηνη ασφάλεια οχήματος.

5ο Adventure Meeting 2025 – Επιτυχίας συνέχεια!

Το 5ο Adventure Meeting ολοκληρώθηκε με απόλυτη επιτυχία, επιβεβαιώνοντας την καθιέρωση του ως θεσμός, με την αγορά της adventure σκηνής να παντρεύει εταιρίες και επισκέπτες, με adventure καιρικές συνθήκες, με πλήθος εταιριών και 140 μοτοσυκλέτες για Test Ride!

Πλέον το τελευταίο σαββατοκύριακο του Σεπτεμβρίου έχει καθιερωθεί ως η ημερομηνία που οι adventure μοτοσυκλέτες και οι adventure αναβάτες, δίνουν ραντεβού στο Λαύριο.

Στο Τεχνολογικό Πάρκο Λαυρίου, οι διαθέσιμες προς δοκιμή adventure μοτοσυκλέτες έφτασαν τις 140 φέτος, με τους αναβάτες να δείχνουν την δυναμική του event, ερχόμενοι ακόμη και υπό βροχή από τα προάστια της Αθήνας, και τις δύο ημέρες! Στο Λαύριο, ο καιρός ήταν ιδανικός, με σύννεφα και θερμοκρασίες ανάμεσα στους 18 και 25 βαθμούς, ενώ ελάχιστες ψιχάλες το Σάββατο και μία 10λεπτη μπόρα της Κυριακής, να δημιουργούν το απόλυτο σκηνικό για adventure μοτοσυκλέτες.

Έκθεση μοτοσυκλετών, σεμινάρια του Ερυθρού Σταυρού, παρουσιάσεις μοντέλων, παρουσίαση αερόσακου από την Helite, κληρώσεις δώρων από την Bridgestone και από τα καταστήματα Παπασταύρου σε συνεργασία με τον τραγουδιστή Mende Fuerte – μία CFMOTO 800MT Sport με αξεσουάρ και πλήρη εξοπλισμό αναβάτη!, show από τον Νώντα Λογοθέτη και τον Γιώργος Νταβουριάν πάνω στην ηλεκτρική Stark Varg, ήταν τα





''βασικά'' που μπορούσε κάποιος να δει στο 5ο Adventure Meeting 2026.

Πρώτες παρουσιάσεις και ευκαιρίες για οδήγηση από τα νέα μοντέλα της αγοράς, όπως τα Phelon and Moore Capetown, τα νέα Suzuki SV7 GX, τα CFMOTO Dual 250, τα Honda NX 500 e-Clutch και CB 1000GT, το F 450GS της BMW, τα Aprilia Tuareg 660 Rally, το νέο Benelli TRK 902, τα KTM 1390 Super Adventure S EVO, το νέο Zontes 703T, το νέο Morbidelli T352X, το νέο SR 450X της Voge, και φυσικά τα Tenere 700 σε όλες τις εκδόσεις, ήταν μερικές από τις παρουσίες των διαθέσιμων 140 μοτοσυκλετών για δοκιμή.

Με τον καιρό να μας... φυσάει κανονικότατα, απομακρύνοντας βέβαια τις όποιες πιθανότητες για βροχή, δύο ξεκάθαρα φθινοπωρινές ημέρες περίμεναν τους επισκέπτες να απολαύσουν adventure μοτοσυκλέτες από όλες τις εταιρίες του χώρου που βρίσκονταν στο Τεχνολογικό Πάρκο. Aprilia, BMW Motorrad Σφακιανάκης, CFMOTO, Honda, Husqvarna, KTM, KOVE, Moto Guzzi, Phelon and Moore, QJ Motor, Rieju, Royal Enfield, Sherco, Suzuki, SYM, Stark Varg, TM Racing, Voge, Yamaha, YCF, Zontes, έκθεσαν τα νέα μοντέλα, ή/και διέθεταν τις μοτοσυκλέτες τους για δοκιμή.

Και για όσους ήθελαν να κοιτάξουν για εξοπλισμό αναβάτη και μοτοσυκλέτας, οι εταιρίες Παπασταύρου shops με εξοπλισμό αναβάτη αλλά και βελτιωμένες μοτοσυκλέτες της CFMOTO, η Whale Greece με τις Axor / Lamicall / Ejeas, η Tecnomoto με τα φίλτρα DNA / Akrapovic, το Helmet Home με ARAI που διέθετε για δοκιμή, η Moto K με τα συστήματα μέτρησης βάρους για τις σέλες, η The Family με τα παιδικά YCF καθώς και τα νέα προσιτά enduro της JHL, τα λιπαντικά της Maxima, ο εξοπλισμός 4x4 και οι σκηνές οροφής της 4x4greekparts, οι αναρτήσεις





της Ohlins, οι αλυσίδες / γρανάζια AFAM και φρένα της Brembo από την Extra Products, ήταν εκεί με ότι χρειάζεται ο μοτοσυκλετιστής για τις εξορμήσεις του – ακόμη και ενοικιάσεις ή leasing μοτοσυκλετών, από την Andeli!

Φυσικά το Wheel City μαζί με την Michelin φρόντιζαν για τις επισκευές ελαστικών των test ride μοτοσυκλετών, και η Bridgestone παρουσίασε τα νέα ελαστικά adventure AX41 τα οποία και κλήρωσε σε έναν τυχερό.

Αυτή τη φορά, ξεπεράσαμε κάθε προσδοκία φτάνοντας τις 140 μοτοσυκλέτες για δοκιμή, όλων των εταιρειών, επί το πλείστον adventure, σε back-to-back test rides για όλα τα γούστα και όλα τα βαλάντια. Με νέες διαδρομές και ασφαλέστερη χωμάτινη διαδρομή εντός του Τεχνολογικού Πάρκου και εναλλακτική χρήση του δρυμού, οι αναβάτες έκαναν άλλο ένα ρεκόρ καταγεγραμμένων test rides φτάνοντας κοντά στα 3.000, παρά την ακύρωση δύο γκρουπ το Σάββατο και τριών την Κυριακή, για λόγους ασφαλείας!

Οι σαμαρείτες του Ερυθρού Σταυρού στάθηκαν αρωγοί το σαββατοκύριακο ενώ ενημέρωσαν το κοινό για τους τρόπους αντιμετώπισης ατυχημάτων, τον τρόπο αφαίρεσης κράνους και την διαδικασία που ακολουθείται σε περίπτωση ατυχήματος.

Η Motomarket ήταν ξανά δίπλα μας και φρόντισε για τις εμφανίσεις τόσο του προσωπικού όσο και για τον πλήρη εξοπλισμό ασφαλείας της Nordcode, των πλοηγών και των ουραγών των test rides, ντύνοντας





τους με τα νέα jacket και παντελόνια / γάντια της Nordcode, Senegal.

Αυτό το διήμερο τα είχε όλα, ξανά!

Η ομάδα του BIKEIT, ανανεωμένη και με εμπειρία ετών πλέον, έφερε εις πέρας ακόμη μία σημαντική διοργάνωση, με την άριστη διαχείριση περισσότερων από 3.000 Test Rides στην περιοχή της λαυρεωτικής, δίνοντας την ευκαιρία σε όλους τους φίλους της μοτοσυκλέτας και εν γένει των φανατικών των adventure μοτοσυκλετών, να απολαύσουν ένα γευστικό διήμερο.

Το 5ο Adventure Meeting 2026 πέρασε στην ιστορία αφήνοντας σε όσους συμμετείχαν, τις καλύτερες εντυπώσεις, εδραιώνοντας τις βάσεις για μία διοργάνωση που ήδη είναι θεσμός.

Κρατάμε από τώρα το προτελευταίο σαββατοκύριακο του Σεπτεμβρίου 2027 και ετοιμαζόμαστε από νωρίς για να βελτιώσουμε το Adventure Meeting με νέα shows και δραστηριότητες, ώστε να ξεπεράσει κάθε προσδοκία σε προσέλευση.

Αισθανόμαστε την ανάγκη να ευχαριστήσουμε τους:

- Τον Ερυθρό Σταυρό για την ευγενική υποστήριξη και την παροχή βοήθειας.
- Την Suzuki Σφακιανάκης , την Πέτρος Πετρόπουλος, την Honda Σαρακάκης, την Mototrend, την Teoren, την Γκοργκόλης Α.Ε., την Yamaha, για την παραχώρηση των μοτοσυκλετών για τις ανάγκες των πλοηγών / ουραγών.
- Την MOTOMARKET για τον εξοπλισμό Nordcode της ομάδας του BIKEIT.
- Την Monster energy για την μουσική και τα ισοτονικά ποτά
- Το Moto & Bike TV και τον Γιάννη Κατσιμπάρο για την συνεργασία και την προώθηση
- Τον Θανάση Μουρίκη και το Moto in Action για την συνεργασία και την προώθηση
- Το Once upon a Ride για την συνεργασία και την προώθηση

Επίσης ένα μεγάλο ευχαριστώ στους χορηγούς επικοινωνίας:
GAZZETA, Car and Driver, Moto & BIKEIT TV, Moto in Action, AutoMotoPatras, Autoliveris, 2WO, Once upon a Ride, Enduro24, Motorbike, καθώς και στις λέσχες και club που μας τίμησαν με την παρουσία τους!

Μείνετε συντονισμένοι στο **www.adventure-meeting.gr**, όπως και στην σελίδα του event στο Facebook για περισσότερες λεπτομέρειες για το επερχόμενο Adventure Meeting του 2027.



Κυριάκος Μητσοτάκης - Για τον ΕΦΚ στα καύσιμα φταίει η... Ευρωπαϊκή Ένωση

Ο Κυριάκος Μητσοτάκης, μεταξύ άλλων, ουσιαστικά προεξόφλησε ότι τα μέτρα που θα πάρει η κυβέρνηση για τα καύσιμα δεν θα επαρκούν λόγω των «πρωτοφανών γεωπολιτικών αναταράξεων».

Ο πρωθυπουργός, σε συνάντηση που είχε με τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας είπε χαρακτηριστικά: «Μας περιμένει ένας δύσκολος χειμώνας σε περιβάλλον πρωτοφανών γεωπολιτικών αναταράξεων», ενώ σημείωσε ότι «το πετρέλαιο θέρμανσης αποτελεί «πρώτη προτεραιότητα για την κυβέρνηση ειδικά στη Βόρεια Ελλάδα». Ο Κυριάκος Μητσοτάκης μίλησε για «διπλή παρέμβαση με επιδότηση στην αντλία και οριζόντια αύξηση στο επίδομα θέρμανσης, ενώ θα συνεχιστεί και «η στήριξη στο diesel». Για τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης (ΕΦΚ), ο Κυριάκος Μητσοτάκης είπε: «Θα θέσω μετ' επιτάσεως το θέμα στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο. Δεν έχουμε τη δυνατότητα να τον μειώσουμε χωρίς να περικόψουμε άλλη...

Διαβάστε περισσότερα:



Κεφαλονιά - Πατίνι συγκρούστηκε με άλογο

17χρονος με ηλεκτρικό πατίνι συγκρούστηκε με άλογο στην Κεφαλονιά και αεροδιακομίστηκε στην Αθήνα. Σύμφωνα με πληροφορίες, διέφυγε τον κίνδυνο.

Ένα ιδιαίτερα ασυνήθιστο και σοβαρό τροχαίο σημειώθηκε στην Κεφαλονιά, όταν 17χρονος που οδηγούσε ηλεκτρικό πατίνι συγκρούστηκε με άλογο, με αποτέλεσμα να τραυματιστεί σοβαρά και να χρειαστεί η αεροδιακομιδή του στην Αθήνα.

Το περιστατικό συνέβη στην περιοχή της γέφυρας της Αγίας Βαρβάρας, κοντά στα Ραζάτα, ενώ ο 17χρονος κατευθυνόταν προς το Αργοστόλι. Σύμφωνα με τις πληροφορίες, το άλογο περπατούσε στον δρόμο, στο ίδιο ρεύμα κυκλοφορίας και προς την ίδια κατεύθυνση, ενώ ο ιδιοκτήτης του το κρατούσε με σχοινί.

Μετά τη σύγκρουση, ο ανήλικος μεταφέρθηκε αρχικά στο Γενικό Νοσοκομείο Κεφαλονιάς. Λόγω της σοβαρότητας της κατάστασής του κρίθηκε απαραίτητη η αεροδιακομιδή του στο Νοσοκομείο «Γεννηματάς» στην Αθήνα. Σύμφωνα με τις τελευταίες πληροφορίες, πάντως, ο 17χρονος έχει διαφύγει τον κίνδυνο.

Ο ιδιοκτήτης του αλόγου συνελήφθη και σε βάρος του σχηματίστηκε δικογραφία για σωματική βλάβη από αμέλεια, ενώ οι αρμόδιες αρχές διερευνούν τις ακριβείς συνθήκες του ατυχήματος.



Τροχαίο με ηλεκτρικό πατίνι στην Αθήνα – Σοβαρά τραυματίας μοτοσυκλετιστής (+Βίντεο)

Σοβαρό τροχαίο κοντά στον Σταθμό Λαρίσης, όταν ηλεκτρικό πατίνι που φέρεται να κινούνταν ανάποδα συγκρούστηκε με μοτοσυκλέτα.

Το περιστατικό συνέβη λίγο μετά τη συμβολή των οδών Θεόδωρου Διληγιάννη και Νεοφύτου Μεταξά και καταγράφηκε σε βίντεο από αναβάτη άλλης μοτοσυκλέτας. Σύμφωνα με τις πληροφορίες, η μοτοσυκλέτα κινούνταν στη Νεοφύτου Μεταξά όταν συγκρούστηκε με διερχόμενο ηλεκτρικό πατίνι.

Ο αναβάτης του πατινιού φέρεται να κινούνταν αντίθετα στην κατεύθυνση κυκλοφορίας στην οδό Σάμου και να εισήλθε στη διασταύρωση χωρίς να σταματήσει. Ακολούθησε σφοδρή σύγκρουση με τη μοτοσυκλέτα, από την οποία ο οδηγός της τραυματίστηκε σοβαρά.

Το περιστατικό επαναφέρει στο προσκήνιο το ζήτημα της ασφαλούς κυκλοφορίας των ηλεκτρικών πατινιών μέσα στην πόλη και κυρίως της τήρησης των κανόνων του ΚΟΚ, καθώς δεν είναι λίγες οι φορές που οι οδηγοί τους βάζουν σε κίνδυνο τον εαυτό τους αλλά και τους υπόλοιπους οδηγούς και πεζούς.



Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ.
Η ΑΓΟΡΑ ΠΛΗΜΜΥΡΙΖΕΙ ΑΠΟ ΝΕΑ ΜΟΝΤΕΛΑ.

Οι επιλογές πληθαίνουν.
Οι εξής τρεις.

800X RALLY | 800X PRO | 800X TOURING



800X

ΤΕΛΙΚΑ, ΜΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗ.

ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε.
MOTOR VEHICLE COMPANY

KOVEMOTO.gr

ZKOVE

Επίσημο – Η ZXMOTO στην Ελλάδα! – Αυτός είναι ο εισαγωγέας

Ήρθε η πολυπόθητη ενημέρωση - Μία ακόμη, «καυτή» κινεζική εταιρεία, έρχεται στην χώρα μας και αυτή είναι η εταιρεία που θα την αντιπροσωπεύσει.

Η ZXMOTO στην Ελλάδα από τον Όμιλο Σφακιανάκη

Ο Όμιλος Σφακιανάκη ανακοινώνει με ιδιαίτερη υπερηφάνεια την έναρξη της συνεργασίας του με τη ZXMOTO, αναλαμβάνοντας τον ρόλο του Αποκλειστικού Εισαγωγέα της μάρκας σε Ελλάδα και Βουλγαρία. Η ZXMOTO αποτελεί μία από τις πλέον δυναμικές και ταχέως αναπτυσσόμενες νέες δυνάμεις στον χώρο της μοτοσικλέτας, με διεθνή προσανατολισμό και ξεκάθαρο όραμα για το μέλλον.

Με περισσότερα από 65 χρόνια παρουσίας στην Ελληνική αγορά, δραστηριότητα σε 14 χώρες και μια διαδρομή που έχει συνδεθεί με την αξιοπιστία, την καινοτομία και τη διαρκή εξέλιξη, ο Όμιλος Σφακιανάκη συνεχίζει να επενδύει σε συνεργασίες που διαμορφώνουν το μέλλον της βιώσιμης και σύγχρονης μετακίνησης.

Διαβάστε περισσότερα:




800 MT ES
11.390€
800 MT ES GT
11.990€
CFMOTO

Σοκαριστικό τροχαίο στον Κολωνό – Πέρασε κόκκινο και εμβόλισε δικυκλιστή (video)

Η στιγμή καταγράφηκε σε βίντεο που αποδεικνύει ότι ο δικυκλιστής πέρασε «κύριος» με πράσινο, τη στιγμή που δολοφόνος με το αυτοκίνητο τον εμβολίζει.

Πολλά και σοβαρά τα τροχαία που καταγράφηκαν αυτό το Σαββατοκύριακο, δυστυχώς, και αυτό με το οποίο ασχολούμαστε εδώ προκαλεί οργή. Το συγκεκριμένο συμβάν έλαβε χώρα στο ύψος του Κολωνού, επί της οδού Λένορμαν, στην διασταύρωση με την οδό Τριπόλεως.

Όπως φαίνεται και από **βιντεοληπτικό υλικό**, δίκυκλο κινείται επί της Λένορμαν με κατεύθυνση προς το Κέντρο της Αθήνας, περνώντας από πράσινο φανάρι στην συμβολή Λένορμαν και Τριπόλεως, όταν αυτοκίνητο περνά με κόκκινο και με ταχύτητα εμβολίζοντας τον δικυκλιστή. Ο τελευταίο τραυματίστηκε σοβαρά και διακομίστηκε με ασθενοφόρο στο Κρατικό Νίκαιας.

Διαβάστε περισσότερα:





2026 PAN AMERICA®

Από €24.000

ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

- Κινητήρας Revolution™ Max 1250 – 1.252 κ.εκ.
- Ισχύς: 150 ίπποι
- Ροπή: έως 128 Nm
- Ρεζερβουάρ: 21,2 λίτρα
- Riding Modes, Traction Control, Cornering ABS
- TFT οθόνη με σύγχρονη συνδεσιμότητα
- Ελάχιστο ύψος σέλας (mm): 825

ΔΙΑΘΕΣΙΜΗ ΓΙΑ TEST RIDE κάλεσε τώρα στο **211 108 8121**

MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES

HARLEY DAVIDSON ATHENS:
Ηφαίστου 2 & Λεωφ. Ευελπίδων, Κορωπί
A BRAND OF **FAIS GROUP**

harley-davidson-athens.gr /harleydavidsonathens /harley.davidson.athens

Καταδίωξη μοτοσυκλέτας και ΙΧ κατέληξε σε σύγκρουση στον Κορυδαλλό

Φραστικό επεισόδιο μεταξύ οδηγού ΙΧ και αναβάτη εξελίχθηκε σε καταδίωξη από την Πέτρου Ράλλη έως τον Κορυδαλλό, όπου σημειώθηκε σύγκρουση.

Ένα φραστικό επεισόδιο μεταξύ ενός οδηγού αυτοκινήτου και ενός αναβάτη μοτοσυκλέτας εξελίχθηκε σε καταδίωξη στους δρόμους της Αθήνας, το βράδυ της Πέμπτης, με το περιστατικό να καταλήγει σε σύγκρουση και ένταση στον Κορυδαλλό.

Σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, η καταδίωξη ξεκίνησε από την Πέτρου Ράλλη και συνεχίστηκε μέχρι την πλατεία Ελευθερίας στον Κορυδαλλό. Εκεί, η μοτοσυκλέτα φέρεται να κινήθηκε με τρόπο ώστε να κλείσει την πορεία του αυτοκινήτου. Το ΙΧ προσέκρουσε στη μοτοσυκλέτα και στη συνέχεια κατέληξε πάνω σε κολώνα.

Λίγο αργότερα έφτασε στο σημείο δεύτερη μοτοσυκλέτα με δύο επιβαίνοντες. Σύμφωνα με το δημοσίευμα, οι δύο αναβάτες φέρονται να επιτέθηκαν στον οδηγό του αυτοκινήτου και να τον χτύπησαν στο κεφάλι, προκαλώντας νέο κύκλο έντασης.





ASUS AMAX: Σχεδιασμένο για να τραβάει όλα τα βλέμματα

ΤΙΜΗ: 2.360€

Πινακίδες κυκλοφορίας - Αλλάζουν όλα στην έκδοση τους

Νέο ψηφιακό σύστημα αλλάζει την έκδοση πινακίδων με online παραγγελίες, επιλογή αριθμού και νέο Μητρώο κατασκευαστών.

Σημαντικές αλλαγές στον τρόπο με τον οποίο παραγγέλνονται, κατασκευάζονται και παραδίδονται οι πινακίδες κυκλοφορίας προωθεί το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Στόχος είναι μεγάλο μέρος της σημερινής διαδικασίας να περάσει σε ένα ενιαίο ψηφιακό περιβάλλον, περιορίζοντας τη γραφειοκρατία και κυρίως τις καθυστερήσεις μέχρι να φτάσει η πινακίδα στον ιδιοκτήτη του οχήματος.

Οι σχετικές διατάξεις, στα άρθρα 38 και 39, έχουν τεθεί σε δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση έως τις 16 Σεπτεμβρίου 2026 στις 09:00, στο πλαίσιο σχεδίου νόμου του υπουργείου Ανάπτυξης. Πρόκειται επομένως για προτεινόμενες ρυθμίσεις και όχι για διαδικασία που έχει ήδη τεθεί σε εφαρμογή.

Η σημαντικότερη αλλαγή αφορά τη δημιουργία ενός αυτοματοποιημένου συστήματος αιτήσεων, πληρωμών και παραγγελιών πινακίδων, το οποίο θα διαχειρίζεται το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Μέσα από αυτό προβλέπεται να διεκπεραιώνεται ουσιαστικά ολόκληρος ο κύκλος ζωής μιας πινακίδας: από την παραγγελία και την κατασκευή μέχρι τη διαχείριση, τη χορήγηση...

Διαβάστε περισσότερα:



Arai HELMET®

NEW DESIGNS



STAR

QUANTIC

NATION DE



NATION IT



NATION UK



NATION USA



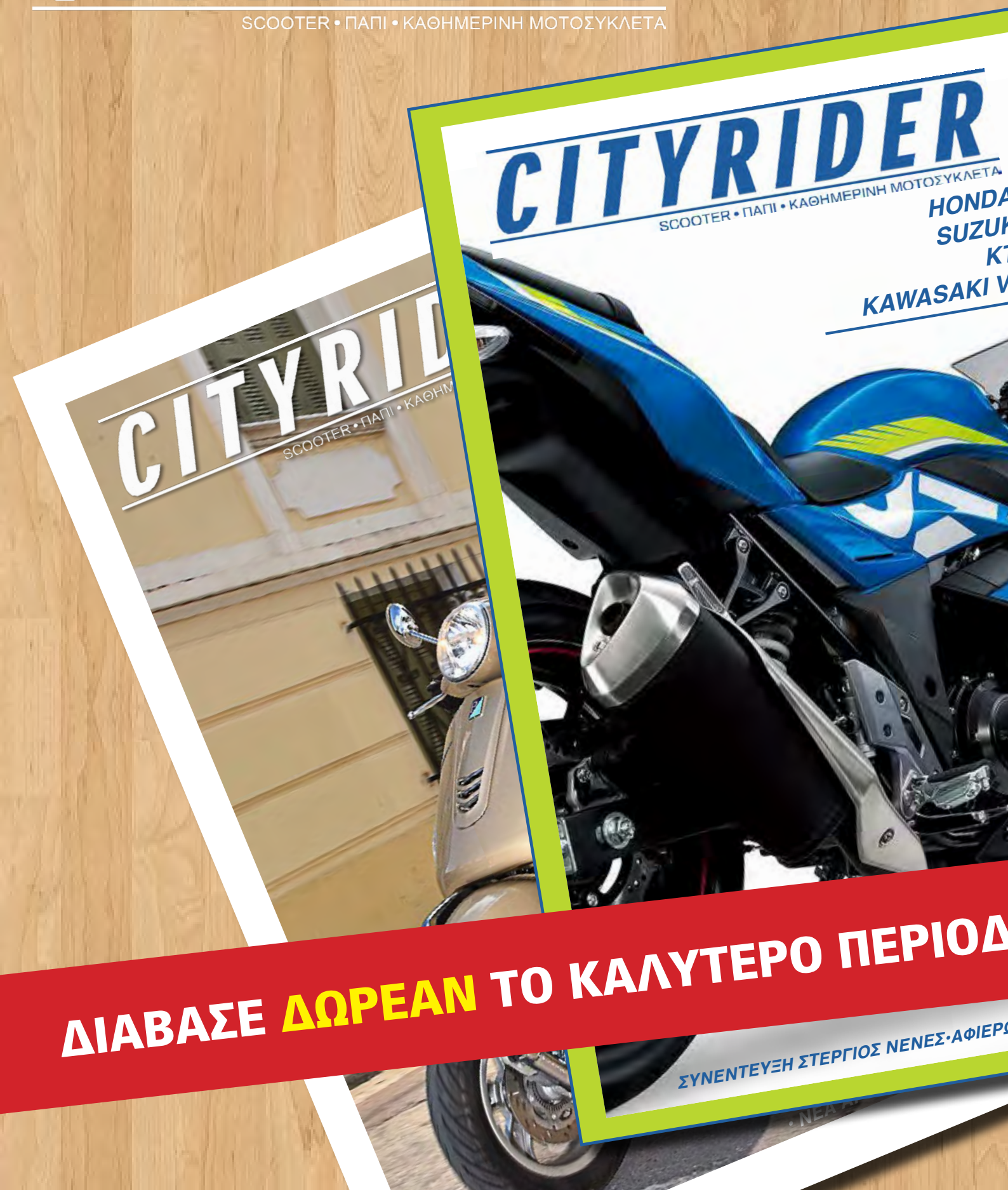
QUANTIC

As with every Arai, the Quantic is formed around protection, first and foremost. Manufactured by hand, the outer shell maintains core strength but with a substantial weight reduction. The smooth, round shape is a key Arai signature and primarily designed to 'glance-off' and spread impact forces.Using the aerodynamic and protective abilities of Arai's full-race helmets and all the experience and know-how earned over millions of road kilometres, the new Quantic slips through the air neatly and efficiently, wrapping its wearer in a cocoon of luxury.

ARAI CENTER ATHENS
ARAI, SUOMY, ACERBIS
Μιχαλακοπούλου 36 Αθήνα 115 28 / Τηλ: (+30) 210 7212986 / E-mail: mcmotor@otenet.gr

CITYRIDER

SCOOTER • ΠΑΠΙ • ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ



ΔΙΑΒΑΣΕ ΔΩΡΕΑΝ ΤΟ ΚΑΛΥΤΕΡΟ ΠΕΡΙΟΔ


T2
ΙΟΥΛΙΟΣ 2017
A FORZA 125
KI GSX-R 250
TM DUKE 390
ERSYS-X 30
CITYRIDER
SCOOTER • ΠΑΠΙ • ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ
T3
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ
2017
HONDA CBR500R
BRIXTON
ΜΕ 2 ΤΡΟΧΟΥΣ
ΚΥΨΕΛΗ & ΨΥΛΟΡΕΙΤΗΣ
ΙΚΟ ΓΙΑ ΤΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ

Οι επιδόσεις των εταιρειών

Μεγάλος νικητής του Αυγούστου ήταν η Honda, η οποία άνοιξε σημαντικά τη διαφορά της από το δεύτερο μεν, όχι χαοτικά σε πλαίσιο συνόλου δε.

Πιο συγκεκριμένα, το φινάλε του καλοκαιριού είδε το μεγαλο Η, να έχει 1006 ταξινομήσεις, ήτοι το 19,80% της πίτας έναντι της 2ης SYM με 669 και 13,17%, αντίστοιχα. Το.. τρίτο σκαλί του βάθρου πήρε απο κοντά η Yamaha, με 530 δίκυκλα και 10,43% της αγοράς του Αυγούστου. Όμοια ήταν τα πράγματα και στη συνολική εικόνα της χρονιάς ως τώρα, με τις διαφορές να είναι αναμενόμενα μικρότερες. Στην 1η 5αδα, σταθερά ακολουθούν οι Piaggio και CFMOTO, ενώ πιο αναλυτικά, μπορείτε να δείτε το Top 10 της αγοράς στον πίνακα παρακάτω.

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ: Τα δεδομένα ταξινομήσεων 8μήνου έχουν τροποποιηθεί, μετά από την αποστολή αναθεωρημένων πινάκων από την ΕΛΣΤΑΤ, για τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο 2026, στα μέσα Σεπτεμβρίου.

(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ – Το bikeit.gr δεν φέρει ευθύνη για τυχόν λάθη ή παραλείψεις)

Α/Α	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ		ΣΥΝΟΛΟ	
1	HONDA	1006	19,80%	10514	17,35%
2	SYM	669	13,17%	9553	15,76%
3	YAMAHA	530	10,43%	6425	10,60%
4	PIAGGIO	500	9,84%	5608	9,25%
5	CFMOTO	359	7,07%	4412	7,28%
6	VOGE	298	5,87%	3812	6,29%
7	DAYTONA	268	5,28%	3161	5,22%
8	ZONTES	116	2,28%	2742	4,52%
9	QJMOTOR	188	3,70%	2080	3,43%
10	KYMCO	116	2,28%	1093	1,80%



Mitas TYRES



ENDURO TRAIL-XT+



Ελαστικό με χαρακτηριστικά M+S μόνο για 20% χρήση στο δρόμο και σχεδιασμένο για συνολική απόδοση και σιγουριά σε όλους τους τύπους χωματόδρομων και ειδικά σε δύσκολα μονοπάτια εκτός δρόμου.

Το εξαιρετικά επιθετικό διαμήκη σχέδιο πέλματος εξασφαλίζει πρόσφυση σε μαλακά λασπωμένα εδάφη καθώς και σε σκληρά βραχώδη εδάφη, με συμβιβασμό στην απόδοση σε ασφαλτοστρωμένες διαδρομές.

Συνιστάται για μοτοσυκλέτες Adventure Touring διπλής χρήσης με δυνατότητες Rally.

Για τον αναβάτη που πρέπει να πάει οπουδήποτε και δεν φοβάται να αντιμετωπίσει ακόμα και τις πιο δύσκολες και απαιτητικές διαδρομές εκτός δρόμου.

Το ελαστικό ENDURO TRAIL XT+ προσφέρει εντυπωσιακές επιδόσεις σε λασπωμένα μονοπάτια και κακοτράχαλους δρόμους, ενώ εξακολουθεί να μπορεί να κινηθεί σε ασφαλτοστρωμένους δρόμους και αυτοκινητόδρομους υψηλής ταχύτητας, ώστε να μπορείτε να φτάσετε με ασφάλεια εκεί.

Το πίσω ελαστικό του ENDURO TRAIL XT+ έχει το ίδιο εξαιρετικά επιθετικό διαμήκη μπλοκ σε σχήμα κύβων όπως το γνωστό E-09 με επίπεδο προφίλ και μέσο βάθος 13,2mm. Το μπροστινό ελαστικό ENDURO TRAIL XT+ έχει το ίδιο σχέδιο με το E-13 με βάθος 12mm και μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως μπροστινή επιλογή σε οποιοδήποτε σετ ENDURO TRAIL.

- Το στάνταρ ENDURO TRAIL XT+ χρησιμοποιεί ένα μείγμα ελαστικού Heavy Duty και έχει σχεδιαστεί για να παρέχει την καλύτερη απόδοση σε όλους τους δρόμους, σε βρεγμένες ή στεγνές συνθήκες, χωρίς να θυσιάζει την άνεση, την αντοχή, το χειρισμό και τη σταθερότητα.

- Η έκδοση ENDURO TRAIL XT+ DAKAR χρησιμοποιεί ένα μείγμα ελαστικού Ultra Heavy Duty και έχει σχεδιαστεί για μέγιστη ανθεκτικότητα με έως και 20% περισσότερα χιλιόμετρα σε σύγκριση με την τυπική έκδοση ενώ είναι πιο ανθεκτικό στα τρυπήματα χάρη στο ενισχυμένο σκελετό.

Mitas Tires ▪ www.patman.gr ▪ info@patman.gr

Αυξημένες καβαλώντας τα «κύματα»

Μικρή μείωση ταξινομήσεων κατέγραψε ο Αύγουστος, κάτι που σίγουρα επαφίεται και στην διαταραχή παροχής πινακίδων στην αγορά – Παραμένει η ανοδική πορεία στο 8μηνο.

Έσπασε το φράγμα των 60.000 ταξινομήσεων μοτοσυκλετών και δικύκλων στην αγορά μας, με το 2026 να έχει πλέον ολοκληρωθεί κατά τα 2/3 του. Συγκεκριμένα μιλάμε για 60.611 ταξινομήσεις, με τον Αύγουστο πλέον να έχει παρέλθει και την αγορά να σημειώνει αύξηση κατά 2,87%, σε σχέση με το αντίστοιχο περσινό διάστημα.

Για τον Αύγουστο συντελέστηκε το εξής ενδιαφέρον: Καταγράφηκαν 5.080 ταξινομήσεις, εμφανιζόμενες ως μειωμένες κατά 7,55% σε σχέση με τις 5.945 του περσινού Αυγούστου. Στην εξέλιξη αυτή σίγουρα έχει παίξει ρόλο και το γεγονός της έλλειψης πινακίδων πανελλαδικά, σε επίπεδο που ώθησε τους αρμόδιους σε απόφαση ριζικού μετασχηματισμού του συστήματος – και εκεί, άντε να δούμε τι θα δούμε...

Αν η παροχή των πινακίδων εξομαλυνθεί κατά την διάρκεια του μήνα που διανύουμε, αναμένουμε και εμφάνιση αύξησης των ταξινομήσεων. Θα ακολουθήσουν περισσότερα άρθρα, ως συνήθως, για τις επιμέρους κατηγορίες της αγοράς μας.

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ: Τα νούμερα έχουν διορθωθεί, μετά από αποστολή αναθεωρημένων πινάκων στοιχείων ταξινομήσεων από την ΕΛΣΤΑΤ, που απεστάλησαν εντός του Σεπτεμβρίου και αφορούν τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο 2026.



OXFORD

MAKING LIFE ON BIKES

BETTER

SINCE 1973



SECURITY LOCKS

LUGGAGE



RIDERWEAR



ΠΑΤΜΑΝΙΔΗΣ
www.patman.gr
YUASA BATTERY
RK TAKASAGO CHAIN
CHAMPION
ENEOS
Mitas
TRW
NEWFREN
MITSUBOSHI
Dr.Pulley
ULTRA
DYNAVOLT
ZEUS
LUMA
WINGER
OJ
MHQ
STEELMATE
TAIFA
Bikeservice
MAXIMUS
moto accessories

Όλα τα παπιά της αγοράς

Ξανά «στρογγυλοκάθεται» στον θρόνο του το Daytona DY125RS, την στιγμή που το νέο και πολύ προσιτό Gemini Ark 125 πετυχαίνει την 3η θέση των ταξινομήσεων.

Το γνωστό και διαχρονικά επιτυχημένο στην αγορά DY125RS πέτυχε 90 ταξινομήσεις στην αγορά μας τον Αύγουστο που μας πέρασε, με το Yamaha Crypton S να ακολουθεί στην 2η θέση με 48 κομμάτια. Την 3άδα έκλεισε το Gemini Ark 125, κάνοντας 23 ταξινομήσεις.

Δείτε αναλυτικά την λίστα, παρακάτω. (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ – Το Bikeit.gr δεν φέρει ευθύνη για τυχόν λάθη ή παραλείψεις).

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ	ΜΟΝΤΕΛΟ	ΚΥΒΙΣΜΟΣ	ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ
DAYTONA	DY125RS	100	90
YAMAHA	CRYPTON S	114	48
GEMINI	ARK 125X	124	23
DAYTONA	VELOS R 125	120	18
SYM	VF125	124	18
THRUST	LT-190	188	16
ASUS	ASUS 125I	125	14
DAYTONA	SPRINTER125	120	13
MALAGUTI	SPECTRE 155X	149	11
SYM	VF185	183	11
ASUS	CROSS X 125	125	10
MALAGUTI	LAVA120	114	9
MALAGUTI	SPECTRE GP 125	125	8
DAYTONA	DY125RS	120	5
HONDA	ASTREA GRAND	109	5
LIFAN INDUSTRY	LF125-26C	125	5
HONDA	SUPRA X125	125	4
LETBE	LYNX	114	3
HONDA	C125	124	2

SARACAKIS
GROUP OF
COMPANIES

HONDA



Touring Awakened

Η ολοκαίνουργια **CB1000GT** ξαναγράφει τους κανόνες του **Sport Touring**, συνδυάζοντας εντυπωσιακή δύναμη και ευελιξία. Με τον **τετρακύλινδρο σε σειρά κινητήρα του Fireblade**, την **ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενη ανάρτηση** και το **cornering ABS**, χαρίζει συγκινήσεις σε κάθε στροφή με άνεση και ασφάλεια ανεξαρτήτως συνθηκών. Με **ρεζερβουάρ 21 λίτρων**, προστασία από τα καιρικά φαινόμενα, **άνετη σέλα**, **cruise control**, **5 προγράμματα οδήγησης και πλαϊνές βαλίτσες** στο βασικό εξοπλισμό είναι ιδανική για κάθε μεγάλη διαδρομή. Η **TFT οθόνη** με **Honda RoadSync** συνδεσιμότητα ολοκληρώνουν την εμπειρία οδήγησης. Τίποτα δεν είναι όπως το ήξερες. Ο επαναπροσδιορισμός του **Sport Touring**. Απόδοση. Εμφάνιση. Value for money by Honda.



The Power of Dreams

Scooters – Top 20 μοντέλων

Το SYM Symphony SR κερδίζει την κούρσα του Αυγούστου, σέρνοντας το χορό για τα 125 κυβικά – Δυνατή παρουσία και των μικρομεσαίων scooter στην λίστα.

Το Symphony SR, με 167 ταξινομήσεις, βρίσκεται στην πρώτη θέση της σχετικής λίστας, την στιγμή που το ακολουθούν τα Honda ADV 350 και SH 150, με 138 και 134 ταξινομήσεις αντίστοιχα.

Δείτε αναλυτικά την λίστα, παρακάτω. (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ – Το Bikeit.gr δεν φέρει ευθύνη για τυχόν λάθη ή παραλείψεις).

	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ	ΜΟΝΤΕΛΟ	ΚΥΒΙΣΜΟΣ	ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ
1	SYM	SYMPHONY SR	125	167
2	HONDA	ADV350	330	138
3	HONDA	SH150	157	134
4	PIAGGIO	LIBERTY 125	124	129
5	HONDA	VISION 110	109	124
6	PIAGGIO	MEDLEY 200	174	113
7	SYM	SYMPHONY ST 125	125	106
8	ZONTES	G368	368	104
9	PIAGGIO	BEVERLY 400 HPE	399	92
10	HONDA	SH MODE 125	125	88
11	HONDA	PCX125 DX	125	84
12	PIAGGIO	BEVERLY 310 HPE	310	82
13	VOGE	SR3	244	80
	YAMAHA	NMAX 125	125	80
14	HONDA	PCX125	125	77
15	YAMAHA	NMAX150 TECHMAX	155	73
16	YAMAHA	RAYZR	125	66
17	YAMAHA	XMAX 300 TECHMAX	292	62
18	HONDA	SH350	330	57
	SYM	JOYRIDE 300	278	57
19	APRILIA	SR GT 400	399	54
20	PIAGGIO	MEDLEY 125	125	52



Η ANDELI Mototouring® προσφέρει υπηρεσίες χρονομίσθωσης χαμηλού, μεσαίου και μεγάλου κυβισμού μηχανών που μπορούν να καλύψουν κάθε εταιρική σας ανάγκη. Μισθώστε τώρα από εμάς τις μηχανές της εταιρείας σας, ώστε να βελτιστοποιήσετε τα κόστη μετακίνησης των συνεργατών σας. Η χρονομίσθωση είναι η ιδανική λύση για επαγγελματίες, επιχειρήσεις αλλά και ιδιώτες που θέλουν να αποκτήσουν ή να ανανεώσουν τις μοτοσυκλέτες τους χωρίς να δεσμεύσουν πολύτιμο κεφάλαιο ή να επιβαρυνθούν με υποχρεώσεις δανεισμού. Στην εταιρία μας μπορείτε να ενημερωθείτε αναλυτικά για τα προγράμματα χρονομίσθωσης που απευθύνονται σε εσάς.





Λεωφόρος Μεσογείων 355, ΤΚ 15231 Χαλάνδρι Αττικής
www.andelimototouring.gr
Email: info@andelimototouring.gr

Scooters 300+ cc – Top 15 μοντέλων

Πώς φαίνεται η εικόνα της αγοράς, αν «φιλτράρουμε» τα scooters κρατώντας τα μεσαία και μεγάλα.

Το Honda ADV 350 βρίσκεται στην κορυφή αυτής της επιμέρους λίστας, με 138 ταξινομήσεις, ενώ στην 2η θέση, το Zontes G368 είναι το μόνο έτερο scooter της λίστας, που έχει τριψήφιες ταξινομήσεις.

Δείτε αναλυτικά την λίστα, παρακάτω. (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ – Το Bikeit.gr δεν φέρει ευθύνη για τυχόν λάθη ή παραλείψεις).

	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ	ΜΟΝΤΕΛΟ	ΚΥΒΙΣΜΟΣ	ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ
1	HONDA	ADV350	330	138
2	ZONTES	G368	368	104
3	PIAGGIO	BEVERLY 400 HPE	399	92
4	PIAGGIO	BEVERLY 310 HPE	310	82
5	YAMAHA	XMAX 300 TECHMAX	292	62
6	HONDA	SH350	330	57
	SYM	JOYRIDE 300	278	57
7	APRILIA	SR GT 400	399	54
8	VESPA	GTS 310	310	38
9	YAMAHA	XMAX 300	292	34
10	HONDA	FORZA 350	330	33
	SYM	CRUISYM 400	399	33
12	SYM	ADX 300	278	26
13	HONDA	FORZA 750	745	22
14	SYM	CRUISYM	278	21
15	QJMOTOR	SQ350	330	13



YOHE

ΜΕ ΑΞΕΠΕΡΑΣΤΗ ΣΧΕΣΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΤΙΜΗΣ

ΤΑ ΚΡΑΝΗ YOHE
ΜΕ ΤΟ ΔΙΚΟ ΤΟΥΣ ΟΝΟΜΑ-LOGO
ΟΔΗΓΟΥΝ ΤΙΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ



PREPARED FOR PINLOCK ORIGINAL

NEW HOMOLOGATION ECE 22.06

NEW

Yohe 987

- ✓ Κατηγορία Sport – Touring.
- ✓ Διαθέσιμα μεγέθη: XS, S, M, L, XL, XXL.
- ✓ Θερμοπλαστικό κέλυφος από πρωτογενή ABS
- ✓ Πολλαπλής πυκνότητας (5 densities) πολυστερίνη EPS
- ✓ Συμπεριλαμβάνεται υποσιάγωνο κλειστού τύπου με βελτιωμένο σύστημα συγκράτησης.
- ✓ Έτοιμο για εφαρμογή ORIGINAL 100% MAX-VISION 70 PINLOCK.
- ✓ Βελτιωμένο δυναμικό σύστημα αερισμού.
- ✓ Αντιχαρακτική ζελατίνα πάχους 2,2 mm MAX-VISION με κεντρικό κλείδωμα.
- ✓ Προδιαμορφωμένο εσωτερικά, για χρήση ενδοεπικοινωνίας και τοποθέτηση των ακουστικών – ηχείων.
- ✓ Πλήρως αφαιρούμενη, πλενόμενη επένδυση διαμορφωμένη για χρήση γυαλιών ηλίου ή οράσεως
- ✓ Βάρος: 1480±50g.

Διατίθεται και σε Pearl White & Titanium Gloss



Τιμή: για μονόχρωμα 79,90€
Τιμή: για γραφικά 89,90€

Στην φθηνότερη τιμή της Ευρώπης

www.motopegasus.com

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΜΟΤΟ Πήγασος Ι. Π. ΚΕΪΣΟΓΛΟΥ
Λεωφ. Ελ. Βενιζέλου 26 (πρώην Θησέως), 17676 Καλλιθέα, Τηλέφωνο: 210 4221060

Μοτοσυκλέτες - Top 15 μοντέλων

Honda εναντίον CFMOTO για την κορυφή, με τους Κινέζους να βγαίνουν προς το παρόν νικητές αλλά και την Honda να τοποθετεί μοντέλα-κλειδιά στο Top 5.

Η CFMOTO, στις μοτοσυκλέτες, πετυχαίνει πάλι την δέσμευση των δύο κορυφαίων θέσεων στην λίστα των ταξινομήσεων, με τα 450MT και Dual 250, που κατέγραψαν 73 και 64 ταξινομήσεις αντίστοιχα. Η Honda ακολουθεί δεσμεύοντας την 3η και 4η θέση με τα X-ADV και NX500 E-Clutch, με 49 και 31 ταξινομήσεις αντίστοιχα.

Την πρώτη 5άδα ολοκληρώνει το Voge DS625X, με 29 ταξινομήσεις, ενώ για άλλη μία φορά φαίνεται η παντοδυναμία των Adventure μοτοσυκλετών στις ταξινομήσεις, αφού το Yamaha MT-03 είναι η μόνη street μοτοσυκλέτα που καταφέρνει να «τρυπώσει» στο Top 10.

Δείτε αναλυτικά την λίστα, παρακάτω. (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ – Το Bikeit.gr δεν φέρει ευθύνη για τυχόν λάθη ή παραλείψεις).

	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ	ΜΟΝΤΕΛΟ	ΚΥΒΙΣΜΟΣ	ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ
1	CFMOTO	450MT	449	73
2	CFMOTO	DUAL 250	249	64
3	HONDA	X-ADV	745	49
4	HONDA	NX500 E-CLUTCH	471	31
5	VOGE	DS625X	581	29
6	QJMOTOR	SRT 450 RX	450	25
7	CFMOTO	450NK	449	24
8	CFMOTO	700MT	693	23
9	YAMAHA	MT-03	321	20
10	HONDA	XL750 TRANSALP E-CLUTCH	755	19
	YAMAHA	TRACER 9	890	19
11	HONDA	CB1000GT	1000	17
	KOVE	800X	799	17
12	HONDA	GB350S	348	16
	ROYAL ENFIELD	HNTR 350	349	16
13	CFMOTO	1000MT-X	946	15
14	CFMOTO	250NK	249	13
	YAMAHA	TENERE 700	689	13
15	HONDA	NX500	471	12
	YAMAHA	MT-07	689	12

AXOR PRESENTS

X cross

WHALE



AXORGREECE | WHALE GREECE EE | Ορφέως 46, 11854 Αθήνα T: +30 211 001 9756

Ηλεκτρικά – Όλα τα μοντέλα της αγοράς

Για άλλη μία φορά, το ελληνικό NOOS στον κορυφή των πωλήσεων.

Το ECOSHIFT NOOS, που νωρίτερα μέσα στο έτος κατέγραψε μαζικές ταξινομήσεις που το έκαναν να ξεχωρίσει στις λίστες και μάλιστα εμφατικά. Και για τον Αύγουστο, καταφέρνει να πετύχει την πρώτη θέση των ταξινομήσεων.

Δείτε αναλυτικά την λίστα, παρακάτω. (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ – Το Bikeit.gr δεν φέρει ευθύνη για τυχόν λάθη ή παραλείψεις).

ΜΑΡΚΑ	ΜΟΝΤΕΛΟ	ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ
ECOSHIFT	NOOS	4
BMW	CE04	3
YADEA	C1S PRO	3
DOOHAN	PINK FLASH	3
EFUN/ZAP	PULSE,ERIDER,TRINITY	2
JIANGSU XINRI	ROBOS-S	2
JNEN, JUNENG	CAPPUCINO	2
ZERO MOTORCYCLES	LS1	1
EFUN/ZAP	ERIDER	1
GOLDEN LION	EV4000W	1
GOLDEN LION	EC7000	1
VESPA	PRIMAVERA TECH ELETTRICA	1
VMOTO	CPX EXPLORER	1
TRIGOBIKE	SR-A	1
E-ZI	E-ZI CITI	1
HORWIN	SK3	1
YADEA	Y1S	1
SAIGE	SAIGE EGO-01 PLUS	1
NERVA	EXE II	1
LVNENG	LX06 MAX	1
LVNENG	NCF S, NCF D	1
ECOBIT	CARGO	1



Τιμή : 2.399€

Morbidelli SC125, Εύχρηστο, Ευέλικτο, Εργονομικό και με έμφαση στην γεωμετρία προσεγγίζει τις αστικές μας μετακινήσεις. Ένα Scooter που από απλό μέσο μεταφοράς αναβαθμίζεται σε σύντροφο καθημερινής μετακίνησης.

Το πλούσιο σκάφος του το καθιστά ιδανικό για καθημερινές μεγάλες διαδρομές προσφέροντας σιγουριά και ασφάλεια σε κάθε μας διαδρομή.

Ο μεγάλος αποθηκευτικός χώρος κάτω από την σέλα με χωρητικότητας ενός full face + κράνους και η σχάρα τοποθέτησης βαλίτσας προσφέρουν όλο τον απαραίτητο αποθηκευτικό χώρο που χρειάζεσαι. Ένας σύγχρονος υδρόψυκτος κινητήρας που συνεργάζεται με προηγμένα συστήματα ασφαλείας (Bosch ABS) και η υψηλής ποιότητας περιφερειακά και πλαστικά μέρη, δημιουργούν ένα premium σύνολο.

Η απόδειξη ότι η premium μετακίνηση δεν χρειάζεται να είναι ακριβή.

MORBIDELLI

SC 125

'X'PLORE YOUR CITY

MORBIDELLI | BEL-RAY TOTAL PERFORMANCE LUBRICANTS

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΘΕΣΗ MOTOWAY ΚΑΜΠΡΑΝΗΣ Α.Ε.ΤΗΛ. 2310 515 557

Zhijie - Νέα κινεζική μάρκα μοτοσυκλετών με έμφαση στην έξυπνη ασφάλεια

Η νέα κινεζική Zhijie έκανε πρεμιέρα στη CIMAMotor 2026 με δύο μοντέλα και προηγμένα συστήματα ασφάλειας, χωρίς ακόμη να έχει ανακοινώσει είσοδο στην Ευρώπη.

Μία ακόμη νέα εταιρεία έρχεται να προστεθεί στην ταχύτατα αναπτυσσόμενη κινεζική βιομηχανία μοτοσυκλέτας. Η Zhijie (Τζι-τζιέ) έκανε το ντεμπούτο στη CIMAMotor 2026, παρουσιάζοντας τα πρώτα δύο μοντέλα της με ιδιαίτερη βαρύτητα στα ηλεκτρονικά συστήματα ασφάλειας και συνδεσιμότητας.

Η Zhijie είναι μια νεοσύστατη μάρκα, η οποία παρουσιάστηκε επίσημα τον Μάρτιο του 2026. Διαθέτει δική της μονάδα παραγωγής στην περιοχή Nanchuan του Chongqing, ενώ σύμφωνα με τον κινεζικό Τύπο η παραγωγική δυναμικότητα προβλέπεται να φτάσει τις 500.000 μοτοσυκλέτες ετησίως.

Διαβάστε περισσότερα:



Ducati Multistrada V4 Pikes Peak 2027 – Ακόμη πιο αγωνιστική εμφάνιση

Τόνωση της ταυτότητας και της αποστολής της Multistrada V4 Pikes Peak από την Ducati, με την ευκαιρία και των εορτασμών των 100 χρόνων της εταιρείας – Τι αλλάζει.

Η Ducati παρουσίασε την νέα εκδοχή της Multistrada V4 Pikes Peak για το 2027, χωρίς μηχανολογικές αλλαγές πέρα από μία εμφανισιακή τόνωση. Ως η κορυφαία αθλητική εκδοχή της Multistrada V4, η Pikes Peak κάνει εξαρχής αναφορά στους αγώνες και για το 2027, η νέα εμφάνιση είναι ακόμη πιο σπορ, εμπνεόμενη από την εμφάνιση των αγωνιστικών Desmosedici GP και Panigale V4R.

Η νέα αυτή χρωματική εμφάνιση δημιουργήθηκε από το Centro Stile Ducati σε συνεργασία με την Drudi Performance, ενώ για όσους θέλουν μία πραγματικά προσωπική πινελιά στην V4 Pikes Peak τους (και μπορούν να την πληρώσουν φυσικά...!), το μοντέλο είναι μέρος του Ducati Factory Made, με εκτενέστατες δυνατότητες τροποποίησης «κατά παραγγελία» από το εργοστάσιο χωρίς να χρειάζεται να απευθυνθείς στο Aftermarket.

Διαβάστε περισσότερα:



Triumph Tiger 900 2027 – Είναι αυτή η νέα μοτοσυκλέτα;

Εντοπίστηκε σε κατασκοπευτικό κλικ μία νέα μοτοσυκλέτα, που συνδέεται με ριζική ανανέωση της Triumph Tiger 900 για το νέο έτος – Τι γνωστοποιείται μέχρι τώρα.

Λίγες μέρες μετά την «διαρροή» της μορφής της νέας Triumph Tiger 1200, στα χέρια του Sam Sunderland, φαίνεται ότι μόλις συνέβη το ίδιο και για την νέα Tiger 900 και ίσως μία Rally έκδοση της, καθώς φωτογραφίες είδαν το φως της δημοσιότητας σε γερμανόφωνα μέσα. Στις περισσότερες περιπτώσεις, τα σχετικά ρεπορτάζ έχουν βάση, οπότε πιστεύουμε βάσιμα ότι αυτή είναι η νέα Triumph Tiger 2027.

Με βάση το μέχρι τώρα ρεπορτάζ, θα έχουμε άλλη μία μεγάλης έκτασης ανανέωση για το μοντέλο, με εμφανέστερη αλλαγή προφανώς την σχεδίαση, που αλλάζει τελείως χαρακτήρα. Ήδη από την τρέχουσα γενιά του μοντέλου, είχαμε σημαντικό εκμοντερνισμό, τώρα μιλάμε για ακόμη ισχυρότερη αλλαγή ταυτότητας, αν τελικά η μοτοσυκλέτα βγει στην αγορά όπως την βλέπουμε εδώ. Καθόλου τυχαίο δεν είναι το γεγονός, ότι η Tiger 1200 που είδαμε με τον Sunerland, μοιάζει με αυτό το μοντέλο προπαραγωγής, ενισχύοντας τόσο την φήμη, όσο και την σύνδεση των μοντέλων ως οικογένεια.

Λόγος γίνεται για νέο ψαλίδι και πιθανώς αλλαγές στο πλαίσιο, όπως και ένα νέο υποπλαίσιο. Παράλληλα, περιμένουμε πιθανώς αλλαγές στον κινητήρα, το σύστημα εξάτμισης με σκοπό την περαιτέρω μείωση θορύβου, και ίσως μία αύξηση και στην αποδιδόμενη ισχύ. Η συγκεκριμένη πρωτότυπη μοτοσυκλέτα που βλέπουμε εδώ, φέρει προφανώς τροχούς 21 και 18 ιντσών και θα είναι η Rally εκδοχή, αλλά όσα γνωρίζουμε σταματούν εδώ – πρέπει να περιμένουμε για περισσότερες, επίσημες ή μη, πληροφορίες.





MORBIDELLI

T352X

MORBIDELLI BLUE

TRAIL YOUR DREAMS.

Τιμή : 4.990€

Το εμβληματικό μπλε χρώμα που ντύνει το T352X δεν είναι μια απλή αισθητική επιλογή· είναι η ίδια η ταυτότητα μιας μάρκας που σφυρηλατήθηκε στις πίστες των Grand Prix. Η συγκεκριμένη απόχρωση αποτελεί φόρο τιμής στη «χρυσή εποχή» της δεκαετίας του '70, όταν η Morbidelli κυριαρχούσε στο παγκόσμιο αγωνιστικό προσκήνιο, κατακτώντας τίτλους και γράφοντας ιστορία. Στο κομμάτι των χαρακτηριστικών το T352X, είναι εξοπλισμένο με τον χαρακτηριστικό δικύλινδρο κινητήρα της Morbidelli ο οποίος αποδίδει 41hp χαρίζοντάς σου δυνατότητες για κάθε τερέν και για κάθε εκδρομή που σχεδιάζεις. Ιδανική για καθημερινές μετακινήσεις και χαρισματική σε εκτός δρόμου διαδρομές. Διαθέτοντας πλούσιο στάνταρ εξοπλισμό, η Morbidelli T352X είναι έτοιμη να σε συνοδεύσει με ασφάλεια και άνεση στις πρώτες σου περιπέτειες.

MORBIDELLI | BEL-RAY TOTAL PERFORMANCE LUBRICANTS

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΘΕΣΗ MOTOWAY ΚΑΜΠΡΑΝΗΣ Α.Ε.ΤΗΛ. 2310 515 557

Cyclone RT450 - Δικύλινδρο scooter με ηλιακό πάνελ

Η Cyclone παρουσίασε το νέο RT450, ένα δικύλινδρο GT scooter 43 ίππων με ραντάρ, κάμερες, ηλεκτρική ζελατίνα και ακόμη και ηλιακό πάνελ.

Η Cyclone παρουσίασε στη CIMAMotor 2026 το νέο RT450, ένα μεσαίου κυβισμού GT scooter που ξεχωρίζει τόσο για τον δικύλινδρο κινητήρα του όσο και για τον ιδιαίτερα πλούσιο τεχνολογικό εξοπλισμό. Το νέο μοντέλο έχει σχεδιαστεί με έμφαση στα ταξίδια και τις μεγαλύτερες αποστάσεις, χωρίς να αφήνει εκτός την καθημερινή μετακίνηση στην πόλη.

Στην καρδιά του RT450 βρίσκεται ένας νέος υδρόψυκτος δικύλινδρος κινητήρας με οκτώ βαλβίδες, ο οποίος αποδίδει 31,5 kW (42,8 ίππους) και μέγιστη ροπή 44,2 Nm. Σύμφωνα με τα στοιχεία που ανακοινώθηκαν στην Κίνα, το scooter επιταχύνει από στάση στα 100 km/h σε 8,4 δευτερόλεπτα, ενώ η τελική του ταχύτητα ξεπερνά τα 160 km/h.

Ένα από τα πιο ασυνήθιστα χαρακτηριστικά του RT450 βρίσκεται στο νέο FEELFUN Smart System. Σε αυτό εντάσσεται το σύστημα έξυπνης διαχείρισης ηλεκτρικής ενέργειας IPDU, το οποίο προσφέρει προστασία από υπερφόρτωση με απόκριση σε χιλιοστά του δευτερολέπτου...

Διαβάστε περισσότερα:



Voge DS800 Rally – Έρχεται και με ηλεκτρονικές αναρτήσεις;

Στα πλαίσια της CIMA είχαμε, ως φαίνεται, αποκαλύψεις για τα επόμενα βήματα της μάρκας, ειδικότερα όσον αφορά στο πιο πρόσφατο μεγαλομεσαίο Adventure.

Σύμφωνα με πληροφορίες αλλά και κάποιες φωτογραφίες που έφτασαν στην δημοσιότητα, η Voge φαίνεται ότι ετοιμάζει αναβάθμιση για την DS800 Rally. Η μοτοσυκλέτα έκανε δυναμικό ντεμπούτο στην Ευρώπη και στην Ελλάδα, με πολύ προσιτή τιμή για τον χαρακτήρα της, αλλά οι απαιτήσεις της αγοράς για ενσωμάτωση ακόμα περισσότερης τεχνολογίας, φέρνει το επόμενο βήμα.

Πιο συγκεκριμένα, η DS800 Rally φαίνεται ότι θα αποκτήσει ηλεκτρονικά ελεγχόμενες αναρτήσεις, τόσο εμπρός όσο και πίσω. Δεν γίνονται ακόμα γνωστές περισσότερες πιο λεπτομερείς πληροφορίες, αλλά ούτως ή άλλως μία τέτοια πληροφορία είναι αρκετή: Μιλάμε για σημαντική αναβάθμιση των δυνατοτήτων της μοτοσυκλέτας, ιδίως αν προβλέπεται και ημιενεργητική λειτουργία.

Οπότε, προς το παρόν μείνετε συντονισμένοι για περισσότερα.



Honda CB250SS Concept - Νέο ρετρό Scrambler έτοιμο για παραγωγή

Η Honda παρουσίασε το CB250SS Concept, ένα νέο ρετρό Scrambler 249 κ.εκ. που δείχνει ήδη αρκετά κοντά σε μια μελλοντική έκδοση παραγωγής.

Η Honda παρουσίασε στη CIMAMotor της Κίνας το CB250SS Concept, μια μικρού κυβισμού μοτοσυκλέτα που συνδυάζει στοιχεία Scrambler και Flat Track με ρετρό αισθητική. Επισήμως παραμένει πρωτότυπο, ωστόσο αρκετές λεπτομέρειες δείχνουν ότι βρίσκεται αρκετά κοντά σε μια πιθανή έκδοση παραγωγής.

Στην καρδιά του CB250SS βρίσκεται ο υδρόψυκτος μονοκύλινδρος κινητήρας των 249 κ.εκ., γνωστός από τα CB250R και Rebel 250 της ιαπωνικής αγοράς. Πρόκειται για την ίδια οικογένεια κινητήρων που σε αρκετές αγορές συναντάται στην έκδοση των 286 κ.εκ. με την ονομασία «300». Η Honda δεν έχει ανακοινώσει ακόμη πλήρη τεχνικά χαρακτηριστικά για τη νέα μοτοσυκλέτα.

Ο κινητήρας φιλοξενείται σε ατσάλινο πλαίσιο, με ανεστραμμένο πιρούνι εμπρός και μονό αμορτισέρ πίσω, ενώ οι χυτές ζάντες είναι 17 ιντσών. Το μικρότερο...

Διαβάστε περισσότερα:




ΝΕΑ ΣΕΙΡΑ TIGER 900 & 1200
SPECIAL EDITION:
ALPINE &
DESSERT
TIGER 900 DESERT EDITION
TIGER 900 ALPINE EDITION
TIGER 1200 ALPINE EDITION
TIGER 1200 DESERT EDITION
ΝΕΑ ΣΕΙΡΑ TIGER 900 & 1200
SPECIAL EDITION: ALPINE & DESSERT.
Άκρως εντυπωσιακές μοτοσυκλέτες adventure που έχουν σχεδιαστεί για να κατακτήσουν τα πιο απαιτητικά περιβάλλοντα στον κόσμο. Εμπνευσμένες από τις Άλπεις και την Έρημο, οι νέες Special Edition είναι διαθέσιμες και στις δύο πλατφόρμες Tiger 900 και Tiger 1200. Βελτιωμένες προδιαγραφές, ξεχωριστοί χρωματισμοί και αποκλειστικά γραφικά, σε συνδυασμό με άκρως δελεαστική τιμή.
Κλείσε το test ride σου σήμερα.
@TriumphMotorcyclesGreece
@triumphgreece
TRIUMPH
FOR THE RIDE

Suzuki SV650 - Φημολογείται νέο μοντέλο στα σκαριά

Μετά την απόσυρσή του από την ευρωπαϊκή αγορά, Suzuki SV650 φαίνεται πως θα ξαναβρεί το δρόμο για τις εκθέσεις μέσα στο 2027.

Το κατά πολλούς εμβληματικό SV650, κυκλοφόρησε για πρώτη φορά το 1999 και παρέμεινε στην παραγωγή έως το 2026, οπότε και αποσύρθηκε από τη γκάμα των μεσαίου κυβισμού μοτοσυκλετών της μάρκας, μαζί με το V-Strom 650. Αν και αποσύρθηκε επειδή δεν πληρούσε τις πιο πρόσφατες προδιαγραφές ρύπων Euro5+, το SV650 συνέχισε να πωλείται στις Ηνωμένες Πολιτείες κατά τη διάρκεια της φετινής χρονιάς. Η επιστροφή του στην ευρωπαϊκή γκάμα της Suzuki προαναγγέλθηκε μέσω επίσημης απόφασης του Συμβουλίου Πόρων Αέρα της Καλιφόρνια (CARB), το οποίο τις τελευταίες εβδομάδες επιβεβαίωσε επίσης τα νέα μοντέλα Ducati Panigale V4 SP και Streetfighter V4 SP για το 2027.

Το SV650 θα χρησιμοποιεί την ίδια, γνώριμη πλατφόρμα κινητήρα διάταξης V-twin στα 645 κ.εκ. που υιοθετήθηκε στο πρόσφατα παρουσιασθέν SV-7GX, το οποίο έκανε το ντεμπούτο του στην έκθεση EICMA στο Μιλάνο , τον περασμένο Νοέμβριο. Αυτό σημαίνει ότι οι επιδόσεις είναι πιθανό να είναι παρόμοιες με εκείνες του SV-7GX, το οποίο αποδίδει 72,4 ίππους στις 8.500 σ.α.λ. και...

Διαβάστε περισσότερα:



Cyclone RX628 – Παρουσιάστηκε - Ένα σκαλί επάνω

Στην Ελλάδα γνωριζόμαστε οσονούπω με το RX600 της Cyclone, φαίνεται όμως ότι στην Κίνα γεννήθηκε ήδη το αδερφάκι του – Μοντέρνα σχεδίαση, στήσιμο για χώμα και δικύλινδρος κινητήρας με λίγα κυβικά παραπάνω.

Στον «χαμούλη» παρουσιάσεων νέων μοντέλων στην Κίνα, στα πλαίσια της CIMAMotor 2026, η Cyclone εμφάνισε μία νέα μοτοσυκλέτα στα μεσαία Adventure, ονόματι RX628. Βασική διαφοροποίηση της σε σχέση με την RX600 που γνωρίζουμε στην χώρα μας πλέον, το στήσιμο της: Η RX628 φέρει τροχούς 21 και 18 ιντσών εμπρός και πίσω αντίστοιχα, σε αντίθεση με τους 19 και 17 ιντσών της RX 600.

Ελαφρώς μεγαλύτερος σε κυβισμό είναι ο κινητήρας του RX628, στα 581 πραγματικά κυβικά, αλλά με την απόδοση του να ανακοινώνεται στους 48 ίππους στις 9.000 στροφές και την ροπή στα 58 Nm/6.500 στροφές. Μιλάμε για μία μοτοσυκλέτα βάρους στα 236 ανακοινώσιμα κιλά, με απόσταση από το έδαφος στα 220 χιλιοστά και το ύψος σέλας στα 850 χιλιοστά, δηλαδή όχι πολύ ψηλά και εις βάρος της άνεσης, αλλά σε κάθε περίπτωση σε ένα επαρκές ύψος.

Το RX628 θα φέρει τροχούς 21 και 18 ιντσών, εμπρός και πίσω, ακόμη ένα στοιχείο που δηλώνει την ταυτότητα του, ενώ οι αναρτήσεις είναι της KYB και τα φρένα της Nissin. Οι αναρτήσεις, από τις φωτογραφίες του ρεπορτάζ, φαίνονται ρυθμιζόμενες, όπως επίσης και η θέση του τιμονιού, το οποίο είναι τοποθετημένο σε αρκετά ψηλά καβαλέτα. Στο «κόκπιτ» φαίνεται και η κατακόρυφης τοποθέτησης TFT οθόνη. Στον εξοπλισμό αναφέρεται ότι θα υπάρχει και Dash Cam/κάμερα καταγραφής, θερμαινόμενη σέλα και γκριπ, απεικόνιση πίεσης ελαστικών στην οθόνη, συνδεσιμότητα με κινητό τηλέφωνο αλλά και ραντάρ ανίχνευσης τυφλού σημείου!

Περιμένουμε να δούμε αν το μοντέλο θα κάνει και ευρωπαϊκή εμφάνιση, στην φετινή EICMA.



Honda – Ετοιμάζει «επίθεση» στα WSSP με τον V3 κινητήρα;

Οι Ιάπωνες βλέπουν την δημιουργία μίας νέας έκδοσης του κινητήρα της Honda, ίσως στην πιο ριζοσπαστική Supersport μοτοσυκλέτα που έχουμε δει εδώ και δεκαετίες από την «φτερούγα», με στόχο το παγκόσμιο πρωτάθλημα Supersport!

Μπορούμε να πούμε, με μία σχετική βεβαιότητα, ότι με τον νέο V3 κινητήρα της (που ως τώρα τον έχουμε δει να συνδυάζεται και με ηλεκτρικό κομπρέσορα), η Honda ίσως έχει το πιο πολυσυζητημένη μοτέρ μεταξύ των Ιαπώνων και των Ευρωπαίων κατασκευαστών, τουλάχιστον. **Είδαμε τον νέο κινητήρα στα πλαίσια της EICMA 2025**, ενώ ήδη από τις αρχές του 2025 και αρκετά νωρίτερα από την EICMA, **γνωρίζαμε την πιθανότητα παρουσίασης του νέου μοτέρ και χωρίς το ηλεκτρικό turbo** – προφανώς για άλλες εφαρμογές.

Τώρα, νέες πληροφορίες από Ιαπωνία, φαίνεται να επιβεβαιώνουν το τελευταίο σημείο. Οι πληροφορίες αυτές, στο επίπεδο των φημών ακόμα, λένε ότι μία ατμοσφαιρική εκδοχή του V3 κινητήρα, θα φορεθεί σε μία νέα μοτοσυκλέτα Supersport, που θα ομολογκαριστεί και για το παγκόσμιο πρωτάθλημα WSSP.

Εδώ αξίζει να θυμηθούμε ότι η νέα κατηγορία των Supersport, έχει επιτρέψει την είσοδο μοτοσυκλετών μεγαλύτερου κυβισμού, αλλά μικρότερης ισχύος σε σχέση με τα 600άρια του παρελθόντος, χαρακτηριστικά από τα οποία είναι βεβαίως τα Ducati Panigale V2, Yamaha R9...

Διαβάστε περισσότερα:



WYNWOOD 125



UM MOTORCYCLES
Λεωφ. Κηφισού 138-140, 121 31
Περιστέρι Τ.: 210 57 61 101
info@ummotorcycles.gr I www.ummotorcycles.gr

CONQUER THE WORLD®

KOVE 650RR - Η νέα sport τετρακύλινδρη περνά στην παραγωγή

Η KOVE 650RR περνά στην παραγωγή με τετρακύλινδρο κινητήρα 645 κ.εκ., 124 ίππους, κόφτη στις 15.000 σ.α.λ. και βάρος μόλις 188 κιλών.

Η KOVE 650RR περνά πλέον από το στάδιο του πρωτοτύπου στην παραγωγή, περίπου έναν χρόνο μετά την πρώτη της εμφάνιση. Η νέα τετρακύλινδρη Supersport έχει ήδη λανσαριστεί στην κινεζική αγορά, ενώ η KOVE σχεδιάζει να ξεκινήσει τις εξαγωγές της στο προσεχές διάστημα.

Στην καρδιά της βρίσκεται ένας τετρακύλινδρος εν σειρά κινητήρας 645 κ.εκ., ο οποίος αποδίδει 124 ίππους και φτάνει μέχρι τις 15.000 σ.α.λ. Η 650RR συνοδεύεται από IMU έξι αξόνων και ένα αρκετά ολοκληρωμένο ηλεκτρονικό πακέτο, με cornering traction control, riding modes, ρυθμιζόμενο έλεγχο φρένου κινητήρα και wheelie control. Επιπλέον διαθέτει παρακολούθηση τυφλού σημείου και σύστημα υποβοήθησης αλλαγής λωρίδας.

Το αλουμινένιο πλαίσιο ζυγίζει μόλις 11 κιλά, με την KOVE να ανακοινώνει συνολικό βάρος 188 κιλών για τη μοτοσυκλέτα.

Διαβάστε περισσότερα:



ZXMOTO 450 Rally Adventure - Η νέα καθαρόαιμη Rally πρόταση της εταιρείας

Η ZXMOTO ετοιμάζει τη νέα 450 Rally Adventure με μονοκύλινδρο κινητήρα 59 ίππων, βάρος μόλις 128 κιλών και καθαρόαιμο rally χαρακτήρα.

Η ZXMOTO συνεχίζει να επεκτείνει με γρήγορους ρυθμούς την γκάμα της, αυτή τη φορά με την 450 Rally Adventure, μια νέα μονοκύλινδρη μοτοσυκλέτα με σαφή προσανατολισμό στα rally-raid και τις απαιτητικές εκτός δρόμου διαδρομές. Τα πρώτα στοιχεία για το μοντέλο δημοσιεύθηκαν από τη ZXMOTO Argentina, αποκαλύπτοντας έναν ιδιαίτερα ενδιαφέροντα συνδυασμό ισχύος και χαμηλού βάρους.

Η νέα 450 Rally Adventure χρησιμοποιεί μονοκύλινδρο τετράχρονο κινητήρα 450 κ.εκ., με δύο εκκεντροφόρους επικεφαλής (DOHC) και ηλεκτρονικό ψεκασμό, ο οποίος αποδίδει 59 ίππους. Συνεργάζεται με εξατάχυτο κιβώτιο, ενώ οι ακτινωτοί τροχοί 21 ιντσών εμπρός και 18 πίσω ακολουθούν την καθιερωμένη διάταξη των καθαρόαιμων χωμάτινων και Rally μοντέλων.

Ιδιαίτερη εντύπωση προκαλεί το βάρος, σύμφωνα με την εταιρεία, των 128 κιλών, χωρίς ωστόσο να διευκρινίζεται εάν πρόκειται για ξηρό βάρος ή βάρος σε κατάσταση λειτουργίας. Στον εξοπλισμό συναντάμε αναρτήσεις μεγάλης διαδρομής και δισκόφρενα τύπου «μαργαρίτα», ενώ το μοντέλο που παρουσιάστηκε διαθέτει πρόσθετα ρεζερβουάρ, roadbook και ψηλή ζελατίνα, στοιχεία που ενισχύουν τον Rally χαρακτήρα της.

Προς το παρόν η ZXMOTO δεν έχει ανακοινώσει επίσημη ημερομηνία κυκλοφορίας ή τιμή. Ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες, πάντως, τοποθετούν την εμπορική διάθεση της 450 Rally Adventure την άνοιξη του 2027, με τιμή κοντά στις 10.000 ευρώ.



ZXMOTO 820X - Η πρώτη τρικύλινδρη Adventure της εταιρείας

Η ZXMOTO μπαίνει στην κατηγορία Adventure με την 820X, με τρικύλινδρο 818,8 κ.εκ. και 116 ίππων, ηλεκτρονικές αναρτήσεις και πλούσιο εξοπλισμό.

Η ZXMOTO κάνει την πρώτη της ουσιαστική είσοδο στην κατηγορία Adventure με την 820X, ένα νέο μοντέλο που παρουσιάστηκε στη CIMAMotor 2026 και συνδυάζει τρικύλινδρο κινητήρα με πλούσιο πακέτο ηλεκτρονικών και εξοπλισμό προσανατολισμένο στα ταξίδια.

Στην καρδιά της 820X βρίσκεται ένας τρικύλινδρος εν σειρά κινητήρας 818,8 κ.εκ., με απόδοση 85 kW, δηλαδή περίπου 116 ίππους, και μέγιστη ροπή 80 Nm. Η επιλογή τροχών 19 ιντσών εμπρός και 17 πίσω, με ακτίνες, φανερώνει έναν περισσότερο all-around Adventure χαρακτήρα, για συνδυασμό ασφάλτου και βατών χωμάτινων διαδρομών.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι ηλεκτρονικά ελεγχόμενες αναρτήσεις. Ο αναβάτης μπορεί να μεταβάλλει την απόσβεση, ενώ το σύστημα μπορεί να προσαρμόζει αυτόματα τόσο την απόσβεση όσο και την προφόρτιση του πίσω αμορτισέρ. Ακόμη και το ύψος της σέλας ρυθμίζεται ηλεκτρικά.

Διαβάστε περισσότερα:



KISKA.COM Photo: P.Platzer

READY TO RACE



EXTENDED WARRANTY

ΔΩΡΕΑΝ
επέκταση εργοστασιακής εγγύησης

MOBILITY SERVICE

ΔΩΡΕΑΝ
οδική βοήθεια

FINANCE

ΝΕΑ
Χρηματοδοτικά Προγράμματα

QUICKSHIFTER+

ΔΩΡΟ!

€11.550

UNPLANNED WIDE-OPEN ESCAPE

Διεκδικήστε περισσότερες αναζητήσεις στην καθημερινή ζωή με την KTM 790 ADVENTURE. Ο συνδυασμός της ροπάτης δύναμης, των πληρέστερων ηλεκτρονικών της κατηγορίας, της κορυφαίας οδηγικής συμπεριφοράς αλλά και της πολύπλευρης προσωπικότητας της κάνουν την αναβάθμιση στον δικύλινδρο ταξιδιωτικό κόσμο της KTM πραγματικό παιχνιδάκι.
#DARE2ADV
FIND OUT MORE AT KTM.COM

100 YEARS
PETROS PETROPOULOS
Since 1922

KTM

MOTOREX

Παρακαλούμε να μην αποτεφρώσετε να μαθαίνετε τις οδηγίες ασφαλείας που απεικονίζονται στην φωτογραφία, να φοράτε πάντα τον απαραίτητο προστατευτικό εξοπλισμό και να οδηγείτε προσεκτικά πρώτον για τους αγαπητούς σας ανθρώπους. Τα οχήματα που απεικονίζονται είναι πιθανόν να διαφέρουν από τα μοντέλα παραγωγής καθώς και κάποιες εικόνες ίσως να περιλαμβάνουν προαιρετικό εξοπλισμό επιπλέον κόστους.

VOGE CU-X Hybrid Concept - Η μοτοσυκλέτα που «διαβάζει» το περιβάλλον της

Η VOGE παρουσίασε στη CIMAMotor 2026 το CU-X Hybrid Concept, με υβριδική τεχνολογία, ενεργές αναρτήσεις και συστήματα αντίληψης του περιβάλλοντος.

Η VOGE παρουσίασε στη CIMAMotor 2026 το CU-X Hybrid Concept, ένα πρωτότυπο που δεν προαναγγέλλει απλώς ένα νέο μοντέλο, αλλά λειτουργεί ως πλατφόρμα επίδειξης τεχνολογιών που η κινεζική εταιρεία εξετάζει για τις μοτοσυκλέτες του μέλλοντος. Το CU-X είναι το πρώτο πρωτότυπο που παρουσιάζει τη νέα τεχνολογική πλατφόρμα «Jiyu Zhixing» της VOGE.

Το ενδιαφέρον δεν επικεντρώνεται τόσο στην ισχύ ή στον κυβισμό. Η πλατφόρμα χωρίζεται σε δύο βασικούς τομείς. Ο πρώτος, «Jizhi», αφορά την αντίληψη και την αλληλεπίδραση με το περιβάλλον, συνδυάζοντας δορυφορικό εντοπισμό BeiDou, συστήματα αντίληψης του περιβάλλοντος και συνδεσιμότητα με smartphones και συσκευές.

Ο δεύτερος, «Jixing», αφορά τον τρόπο με τον οποίο η ίδια η μοτοσυκλέτα μπορεί να αξιοποιεί αυτές τις πληροφορίες. Εδώ η VOGE αναφέρει μεταξύ άλλων υβριδικό σύστημα κίνησης, ενεργές αναρτήσεις, έλεγχο ευστάθειας και δυνατότητα ρύθμισης της θέσης του πλαισίου.

Διαβάστε περισσότερα:



ZXMOTO ZX300 και ZX350 - Τα δύο νέα Enduro που ετοιμάζονται για την Ευρώπη

Η ZXMOTO ετοιμάζει τα νέα ZX300 και ZX350, δύο Enduro διαφορετικής φιλοσοφίας που έχουν ήδη ενταχθεί στα πλάνα της κινεζικής εταιρείας.

Η ZXMOTO επεκτείνει σταδιακά την παρουσία της και εκτός ασφάλτου, με τα ZX300 και ZX350 να αποτελούν δύο από τα Enduro μοντέλα που βρίσκονται στα πλάνα της νεοσύστατης κινεζικής εταιρείας του Zhang Xue. Οι πληροφορίες παραμένουν περιορισμένες, ωστόσο στοιχεία από την Κίνα μας δίνουν μια πρώτη εικόνα για τη διαφορετική φιλοσοφία τους.

Τα δύο ονόματα είχαν εμφανιστεί ήδη στην EICMA 2025, όπου η ZXMOTO έκανε το ευρωπαϊκό της ντεμπούτο. Η ίδια η διοργάνωση ανέφερε τα ZX300 και ZX350 ως τα δύο Enduro της εταιρείας, ξεχωρίζοντάς τα από τα MX250 και MX450 που προορίζονται για Motocross.

Από τα δύο, το ZX300 φαίνεται να αποτελεί την πιο εξειδικευμένη χωμάτινη πρόταση. Ευρωπαϊκές πληροφορίες από την παρουσίαση της EICMA κάνουν λόγο...

Διαβάστε περισσότερα:



Shineray 255XT - Δικύλινδρο 250άρι με off-road προσανατολισμό

Το Shineray 255XT είναι ένα πρωτότυπο δικύλινδρο ADV scooter 250 κ.εκ. με 28 ίππους, τροχούς 17/15 ιντσών και κινητήρα στερεωμένο στο πλαίσιο.

Η Shineray παρουσίασε το πρωτότυπο 255XT, ένα ADV scooter που επιχειρεί να διαφοροποιηθεί σημαντικά από τις περισσότερες προτάσεις της κατηγορίας των 250 κ.εκ., τόσο με τον δικύλινδρο κινητήρα του όσο και με την ιδιαίτερη αρχιτεκτονική του. Το συγκεκριμένο project έχει μάλιστα ήδη περάσει από ευρωπαϊκό έδαφος, καθώς η Shineray είχε παρουσιάσει ένα δικύλινδρο ADV scooter 250 κ.εκ. στην EICMA 2025.

Στην καρδιά του 255XT βρίσκεται ένας υδρόψυκτος δικύλινδρος εν σειρά κινητήρας της Shineray με στρόφαλο 180 μοιρών. Αποδίδει 20,5 kW, δηλαδή περίπου 27,9 ίππους, και 23 Nm ροπής. Διαφοροποιείται από τη συντριπτική πλειονότητα των scooter αντίστοιχου κυβισμού που χρησιμοποιούν μονοκύλινδρους κινητήρες.

Διαβάστε περισσότερα:



motoΞΟΥΧΕΛΛΗΣ

Τα πάντα για την μοτοσικλέτα



■ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΕΣ



■ SERVICE ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ



■ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ & ΑΞΕΣΟΥΑΡ



■ ΕΝΔΥΣΗ

ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

KYMCO

ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

VOGE

Λ.ΘΗΒΩΝ 250, 12133 ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ Τ: 210 57 39 298

Fengniao T580c – Ηλεκτροκίνητος «δράκος» 82 αλόγων και 65 kgm ροπής!

Ακόμη ένα από τα «αστέρια» της κινεσικής CIMAMotor με την μορφή ενός «τουριστικού» scooter μεγάλων διαστάσεων – Πάνω από 65 kgm ροπής και ανακοινώσιμη τελική στα 180 χλμ/ώρα!

Ένα ακόμη ηλεκτροκίνητο scooter από την Κίνα, με πρώτη παρουσίαση στην Κίνα και τεχνικά χαρακτηριστικά ξεκάθαρα προς τον εντυπωσιασμό – αυτό είναι το νέο Fengniao T580c, που αρχικά εντυπωσιάζει από τον σφηνοειδή σχεδιασμό του. Όμως το «κυρίως πιάτο» κρύβεται κάτω από τα πλαστικά του...

Αρχής γενομένης, έχει έναν ηλεκτρικό κινητήρα ισχύος 60 kW ή 82 ίππων, που λειτουργεί στα 300 Volt τάσης και τροφοδοτείται από μία μπαταρία 15 kWh (50 Ah στα 300 Volt). Η ροπή που αποδίδεται από το μοτέρ φτάνει τα θηριώδη 650 Nm ή 66,3 kgm, ενώ αναφέρεται τελική ταχύτητα στα 180 χλμ/ώρα. Η επαναφόρτιση με τις αναγκαίες ποσότητες ενέργειας θα μπορεί να διενεργείται με ταχυφορτιστή 30 kW συνεχούς ρεύματος, με υποσχέσεις για γέμισμα στο 80% από άδειο σε 1,5 ώρα. Παράλληλα, αναφέρεται και η δυνατότητα φόρτισης σε «οικιακή παροχή» 6,6 kW, αλλά προφανώς εδώ θα μιλάμε για 5πλάσιο ίσως χρόνο επαναφόρτισης, πρακτικά δηλαδή ένα ολόκληρο βράδυ.

Ως προς την κατασκευή, αναφέρεται μονοκόμματο πλαίσιο από χυτό αλουμίνιο, με ανεξάρτητο πίσω ψαλίδι ανάρτησης και φυσικά, το μοτέρ τοποθετημένο κεντρικά. Φέρει τροχούς 15 και 14 ιντσών, εμπρός και πίσω αντίστοιχα, ενώ τεχνολογικά μιλάμε για TCS και ABS, θηριώδη οθόνη 8 ιντσών, ένδειξη και πίεσης ελαστικών μεταξύ άλλων (TPMS), δυνατότητα ξεκλειδώματος του scooter από το κινητό τηλέφωνο του χρήστη, cruise control κ. ά.. Προβλέπεται επίσης και χώρος αποθήκευσης 30 λίτρων κάτω από την σέλα με δυνατότητα φιλοξενίας και ενός full-face κράνους.



Benda Gypsy 3 και Gypsy 5 - Νέα cruiser με βλέψεις και για την Ευρώπη

Η Benda επέλεξε τη CIMAMotor 2026 στην Chongqing για την πρώτη παρουσίαση της νέας οικογένειας Gypsy.

Πρόκειται για δύο cruiser διαφορετικού κυβισμού και φιλοσοφίας, με την παραγωγή τους να προγραμματίζεται μέσα στο 2027 και τις τιμές τους να μην έχουν ακόμη ανακοινωθεί.

Το μικρότερο Gypsy 3 βασίζεται σε πλατφόρμα 368 κ.εκ. και παρουσιάστηκε σε δύο εκδόσεις. Η πρώτη χρησιμοποιεί συμβατικό χειροκίνητο κιβώτιο, ενώ η δεύτερη εξοπλίζεται με μετάδοση CVT, απευθυνόμενη σε αναβάτες που αναζητούν μεγαλύτερη ευκολία στην οδήγηση.

Πιο πάνω στη νέα οικογένεια τοποθετείται το Gypsy 5, με κινητήρα 499 κ.εκ. και αποκλειστικά χειροκίνητο κιβώτιο. Η Benda ακολουθεί εδώ περισσότερο τη φιλοσοφία των Bobber, με χαμηλότερη και μακρύτερη σιλουέτα και ιδιαίτερη έμφαση στον μηχανικό χαρακτήρα της κατασκευής.

Το στοιχείο που ξεχωρίζει περισσότερο είναι η αερανάρτηση στον βασικό εξοπλισμό. Το σύστημα επιτρέπει τη μεταβολή του ύψους της μοτοσυκλέτας ανάλογα με τις συνθήκες οδήγησης, ενώ παράλληλα συμβάλλει στην απορρόφηση των κραδασμών. Ο V κινητήρας, το εκτεθειμένο πλαίσιο, το σχήμα του ρεζερβουάρ και η διαμόρφωση της σέλας συμπληρώνουν την Bobber αισθητική του μεγαλύτερου Gypsy.

Διαβάστε περισσότερα:



ZXMOTO 250 Crossover Scooter – Σαν μοτοσυκλέτα και με ανεξάρτητη πίσω ανάρτηση!

Στα πλαίσια της CIMAMotor 2026, αποκαλύφθηκε η νέα δημιουργία του πραγματικά «λυσσασμένου» Zhang Xue –Ένα νέο scooter με στοιχεία μοτοσυκλέτας εκεί που πρέπει, που θα συζητηθεί πολύ, αλλά το μεγάλο στοίχημα είναι το... αν θα πουλήσει.

Στο Chongqing της Κίνας λαμβάνει χώρα, μέχρι αύριο Τρίτη 22 Σεπτεμβρίου, η έκθεση CIMAMotor 2026 και, αν οι Κινέζοι συνεχίσουν να έχουν αυτή την φόρα στην παγκόσμια αγορά, δεν αποκλείεται σε λίγα χρόνια να ζήσουμε και την «αποκαθήλωση» της EICMA, ως την πιο σημαντική έκθεση μοτοσυκλέτας του κόσμου! Οι Κινεζικές κατασκευάστριες προφανώς θα εκθέσουν τα προϊόντα τους στην χώρα τους και μία από αυτές, είναι η ZXMOTO του κ. Zhang Xue, γνωστού και ως «πρώην Mr. Kove». Οι δημιουργίες του έχουν προκαλέσει αίσθηση και, στα πλαίσια της CIMAMotor 2026, η ZXMOTO παρουσίασε το νέο 250 Crossover Scooter της.

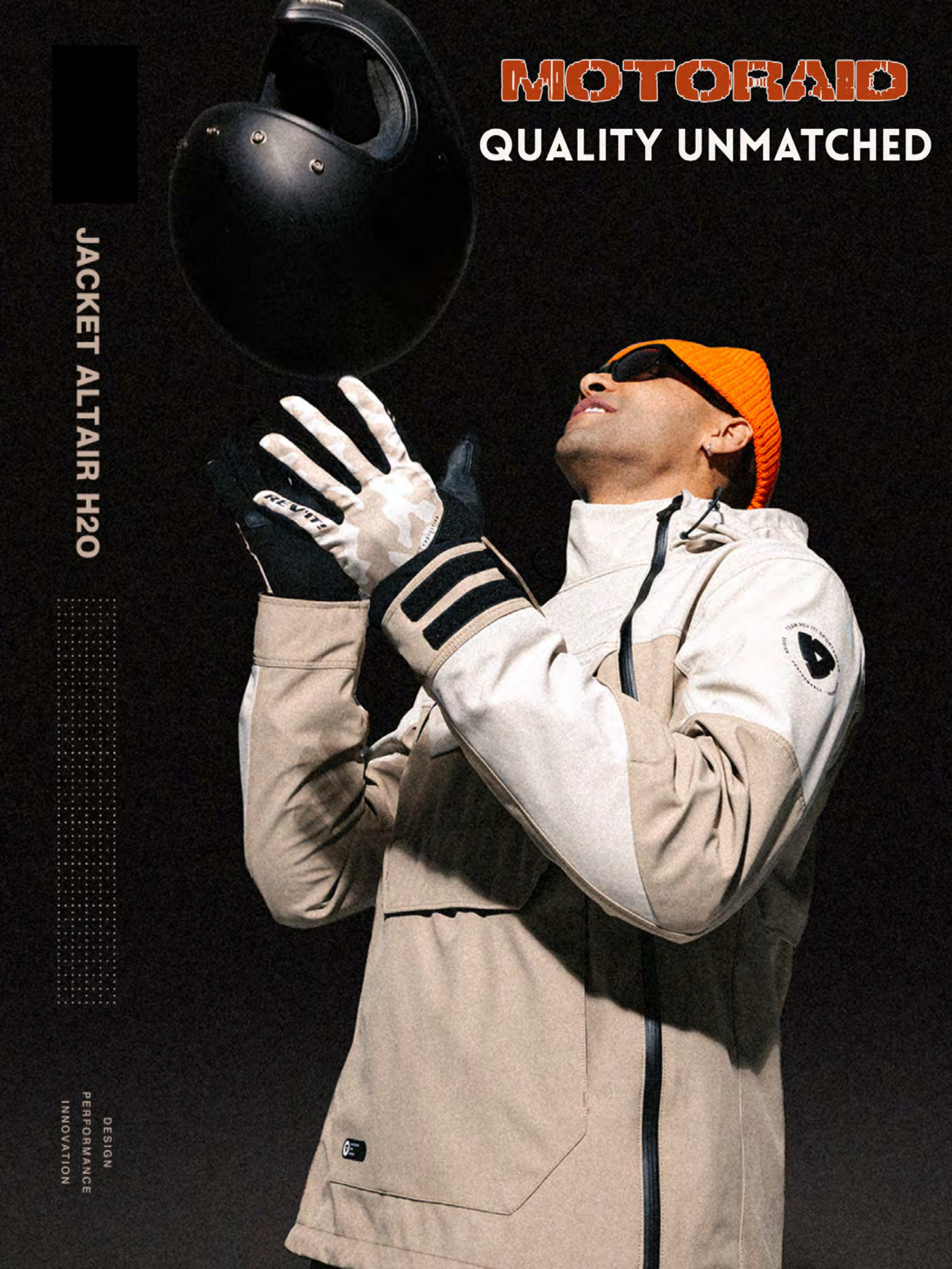
Το μοντέλο θυμίζει μοτοσυκλέτα σε αρκετά του σημεία, όπως το εμπρός μέρος με το φτερό-ρύγχος (με μία σαφέστατη... «έμπνευση» από Yamaha!) και κυρίως...

Διαβάστε περισσότερα:



MOTORAID

QUALITY UNMATCHED



JACKET ALTAIR H2O

DESIGN
PERFORMANCE
INNOVATION

BMW S 1000 RR 2027 - Δοκιμές για τη νέα γενιά – Τι ετοιμάζουν οι Βαυαροί

Η νέα BMW S 1000 RR εντοπίστηκε σε δοκιμές, αποκαλύπτοντας αλλαγές σε κινητήρα, πλαίσιο και αεροδυναμική, με την ισχύ να φτάνει τους 215 ίππους.

Μπορεί η GS να αποτελεί εδώ και χρόνια το εμπορικό «βαρύ πυροβολικό» της BMW Motorrad, όμως ελάχιστες μοτοσυκλέτες έχουν επηρεάσει τόσο έντονα τη σπορ εικόνα της εταιρείας όσο η S 1000 RR. Σχεδόν επτά χρόνια μετά την εμφάνιση της σημερινής γενιάς, οι Βαυαροί προετοιμάζουν πλέον τον διάδοχό της και ένα πρωτότυπο που εντοπίστηκε να πραγματοποιεί δοκιμές σε δημόσιο δρόμο αποκαλύπτει αρκετά από όσα θα αλλάξουν.

Η πρώτη γεύση είχε δοθεί ήδη τον Μάιο του 2025 με την εντυπωσιακή Concept RR, που παρουσιάστηκε στο Concorso d'Eleganza στη λίμνη Como. Πλέον τα πρωτότυπα έχουν πλησιάσει αρκετά στην τελική μορφή παραγωγής, έχοντας ήδη γράψει πολλά χιλιόμετρα σε πίστες και πάγκους δοκιμών, πριν περάσουν στην τελευταία φάση εξέλιξης στον δρόμο.

Διαβάστε περισσότερα:



Montesa: Νέα γκάμα μοντέλων για το 2027

Η Montesa παρουσιάζει τη γκάμα του 2027, συνδυάζοντας κορυφαίες επιδόσεις, ποιότητα κατασκευής και ανανεωμένη εμφάνιση. Η νέα σειρά περιλαμβάνει τα Cota 301RR, Cota 4RT 260R και 4Ride, καλύπτοντας διαφορετικές ανάγκες αναβατών και φίλων του Trial.

- Τρία μοντέλα στη γκάμα: Cota 301RR, Cota 4RT 260R και 4Ride
- Νέες, αποκλειστικές χρωματικές επιλογές για τα Cota
- Διαθέσιμη πλήρης σειρά γνήσιων αξεσουάρ Montesa

Montesa Cota 301RR 2027

Η Cota 301RR παραμένει η κορυφαία πρόταση της Montesa, με προδιαγραφές αγωνιστικού επιπέδου. Για το 2027 διατηρεί τον ισχυρό κινητήρα των 298 κ.εκ., που προέρχεται από την αγωνιστική μοτοσυκλέτα του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Trial2, καθώς και premium εξαρτήματα όπως CNC πλάκες τιμονιού, αλουμινένιο τελικό εξάτμισης και πλαίσιο, racing δίσκους φρένων και carbon προστατευτικά.

Η σημαντικότερη αλλαγή αφορά τα νέα κόκκινα και λευκά γραφικά, που προσδίδουν πιο δυναμική και σύγχρονη εμφάνιση.

Διαβάστε περισσότερα:



Ducati Streetfighter V4 SP 2027 - Επιστρέφει η «Sport Production»

Έγγραφα πιστοποίησης από τις ΗΠΑ αποκαλύπτουν την επιστροφή της Ducati Streetfighter V4 SP για το 2027, με περίπου 214 ίππους.

Η Ducati φαίνεται πως έχει αρκετές εκπλήξεις στα σκαριά για το 2027 και τα επίσημα αποκαλυπτήρια δεν έχουν καν ξεκινήσει. Μετά τα έγγραφα πιστοποίησης από τις ΗΠΑ που αποκάλυψαν την επερχόμενη Diavel V4 S, ένα ακόμη όνομα εμφανίζεται στα αρχεία του California Air Resources Board (CARB): η Streetfighter V4 SP επιστρέφει, φέρνοντας ξανά τα αρχικά «Sport Production» στην οικογένεια των naked της Bologna.

Η νέα Streetfighter V4 SP αναμένεται να προστεθεί στην γκάμα για το 2027, την ίδια στιγμή που η Ducati ετοιμάζει και μια νέα Panigale V4 SP. Μάλιστα, η τελευταία είχε προηγηθεί, καθώς η πιστοποίησή της από το CARB είχε γίνει γνωστή λίγο περισσότερο από έναν μήνα πριν εμφανιστούν τα αντίστοιχα έγγραφα για τη Streetfighter.

Η naked γκάμα της Ducati περιλαμβάνει ήδη δύο μοντέλα V2, αλλά και τις Streetfighter V4, V4 S, V4 S 100, V4 S Corse, καθώς και την περιορισμένης παραγωγής V4 Supreme.

Διαβάστε περισσότερα:



AXOR PRESENTS

SABER

WHALE



AXORGREECE | WHALE GREECE EE | Ορφέως 46, 11854 Αθήνα T: +30 211 001 9756

Triumph Rocket 3 – Κατασκοπεία δείχνει ριζική ανανέωση, τέλος τα δύο στρογγυλά φώτα μπροστά

Ώρα αλλαγών για το τρικύλινδρο τέρας της Triumph; Έτσι φαίνεται, και μάλιστα μεγάλων αλλαγών – αφού η μοτοσυκλέτα εντοπίστηκε με πλήρως νέα εμφάνιση, ειδικά στο χαρακτηριστικό εμπρός μέρος της.

Σε γερμανόφωνα μέσα, εμφανίστηκαν τις τελευταίες ώρες φωτό και σχετικό ρεπορτάζ, για την φερόμενη ως ανανεωμένη Triumph Rocket 3 – την γνωστή power cruiser με τον μεγαλύτερο ανάλογο κινητήρα, στα 2,5 λίτρα. Με βάση αυτά τα τελευταία ρεπορτάζ, η επερχόμενη γενιά της Rocket 3 θα είναι και πάλι ανανεωμένη σε μεγάλο ή και ριζικό βαθμό, αρχής γενομένης από την εμφάνιση, κάτι που φαίνεται με την πρώτη ματιά.

Φαίνεται ότι στην μοτοσυκλέτα γενικότερα, γίνονται της μόδας τα φουτουριστικά, τμηματικά φωτιστικά σώματα – πάρτε για παράδειγμα, ας πούμε, μούτρα όπως αυτά της Tracer 9 της τρέχουσας γενιάς, της Zontes 703F, κάτι τέτοιο. Δείτε, στις φωτό του νέου Triumph Rocket 3, πώς διαγράφεται η μορφή του νέου μούτρου, με τα δύο διαχρονικά κυκλικά φωτιστικά να φεύγουν, δίνοντας την θέση τους σε LED στοιχεία πολύ διαφορετικής μορφής. Μάλιστα φαίνεται ότι μπροστά υπάρχει μία ολόκληρη, ευμεγέθης φωτιστική μονάδα, που είναι καμουφλαρισμένη, ώστε να μην φαίνεται ακόμη η τελική της μορφή. Θέλετε δεν θέλετε, όμως, η μεγάλη αλλαγή στην μορφή της μοτό από μπροστά, είναι εμφανέστατη.

Με πάσα επιφύλαξη, από τις φωτογραφίες φαίνεται ότι η νέα Rocket 3 θα έχει ίσως και νέο ρεζερβουάρ, ενώ για τυχόν μηχανολογικές αλλαγές όπως μεγαλύτερο κινητήρα κλπ, ακόμη δεν γνωρίζουμε με βεβαιότητα. Μείνετε συντονισμένοι εδώ, για οτιδήποτε νεότερο προκύψει.



KEEWAY



KEEWAY

iCON 125

Η άνετη και ευέλικτη μετακίνηση σου στην πόλη

Το Keeway ICON 125 S ξεχωρίζει για το χαμηλό του βάρος και τις compact διαστάσεις του. Το μικρό σκάφος σε συνδυασμό με το επίπεδο πάτωμα το καθιστούν εξαιρετικά πρακτικό και ευέλικτο, ιδανικό για άνετη και ξεκούραστη μετακίνηση στο αστικό περιβάλλον. Η ευκολία στον χειρισμό, η οικονομική λειτουργία και ο σύγχρονος εξοπλισμός συμπληρώνονται από μια ιδιαίτερα ανταγωνιστική τιμή, που το καθιστά μια άκρως δελεαστική επιλογή στην κατηγορία του.

ΤΙΜΗ: 1.790€

KEEWAY LET'S RIDE TOGETHER

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΘΕΣΗ MOTOWAY ΚΑΜΠΡΑΝΗΣ Α.Ε.ΤΗΛ. 2310 515 557

Kawasaki Ninja H2 2027 - Η υπερτροφοδοτούμενη «ναυαρχίδα» επιστρέφει ισχυρότερη και σημαντικά ανανεωμένη

Η Kawasaki Ninja H2 επιστρέφει για το 2027 με 209 ίππους, ανανεωμένο supercharged κινητήρα, περισσότερη ροπή και νέα φρένα Brembo Hypure.

Περισσότερο από μία δεκαετία μετά την πρώτη εμφάνισή της, η Kawasaki Ninja H2 επιστρέφει για το 2027, έχοντας δεχθεί ουσιαστικές αλλαγές στον υπερτροφοδοτούμενο κινητήρα, την εξάτμιση, τη μετάδοση και τα ηλεκτρονικά της. Η ισχύς φτάνει τους 209 ίππους με Ram Air, όμως η Kawasaki έχει δώσει ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση της ροπής στις χαμηλές και μεσαίες στροφές. Παράλληλα, νέα είναι τα φρένα Brembo Hypure, ο πίνακας οργάνων και αρκετές από τις λειτουργίες των ηλεκτρονικών βοηθημάτων.

Η Ninja H2 αποτέλεσε από την πρώτη στιγμή ένα ιδιαίτερο τεχνολογικό project για την Kawasaki. Στην εξέλιξή της συμμετείχαν μηχανικοί από διαφορετικούς τομείς του Ομίλου...

Διαβάστε περισσότερα:




Fan_Motorcycles
1985 2026
SALES AND SERVICE EXPERTS
ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ
FACTORY TRAINED ENGINEERS
ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ
ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ
ΑΝΤΑΛΛΑΓΕΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ
PICK UP & DELIVERY
Ηρώων Πολυτεχνείου 8,
Ηλιούπολη
Showroom: 2109955451
Service: 2109922948
info@fanmoto.gr
www.fanmoto.gr

Honda NT1100 - Συνεχίζει ανανεωμένη στο 2027 με νέα χρώματα

Η Honda NT1100 ανανεώνεται για το 2027 με δύο νέους χρωματισμούς, διατηρώντας τις σημαντικές τεχνικές αναβαθμίσεις που απέκτησε το 2025.

Η Honda NT1100 περνά στο 2027, χωρίς να αλλάζει τη βασική συνταγή του μοντέλου. Τόσο η στάνταρ NT1100 όσο και η έκδοση NT1100 Electronic Suspension αποκτούν δύο νέες αποχρώσεις, διατηρώντας τις σημαντικές τεχνικές και εξοπλιστικές αναβαθμίσεις που είχαν παρουσιαστεί με το μοντέλο του 2025.

Η NT1100 έκανε την εμφάνισή της το 2022 ως μια καθαρόαιμη touring πρόταση, απευθυνόμενη σε αναβάτες που αναζητούν άνεση στις μεγάλες αποστάσεις. Η πορεία της στην ευρωπαϊκή αγορά αποδείχθηκε ιδιαίτερα επιτυχημένη, με τη Honda να αναφέρει ότι είναι το tourer με τις περισσότερες πωλήσεις στην Ευρώπη.

Η βασική αλλαγή για το 2027 αφορά την εμφάνιση. Οι NT1100 και NT1100 Electronic Suspension θα είναι διαθέσιμες σε τρεις χρωματισμούς, εκ των οποίων οι δύο είναι νέοι:

Mat Ballistic Black Metallic, Mat Beta Silver Metallic και Pearl Hawkseye Blue.

Διαβάστε περισσότερα:



TESLA

Technology for all

Άλλαξε κλίμα αυτό το καλοκαίρι



A+++
A+++
ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΚΛΑΣΗ

ΡΟΗ ΑΕΡΑ 3D

ΕΩΣ ΚΑΙ -25°C
ΑΝΤΙΣΤΑΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ

ΕΝΣΩΜΑΤΩΜΕΝΟ Wi-Fi

Η ιδανική θερμοκρασία στο σπίτι σου

tesla.info

sales.gr@comtrade.com

Ακούραστος εργάτης

Της Δήμητρας "Τζο" Λαδά
Φωτογραφίες: Τάκης Μανιάτης



Υπάρχει και αυτή η πλευρά της μοτοσυκλέτας: αντικείμενο στην εργαλειοθήκη του ανθρώπου. Δεν είναι όλες οι μοτοσυκλέτες φτιαγμένες από όνειρα- κάποιες είναι φτιαγμένες για να εξυπηρετούν. Κάτι τέτοιο είναι και το Honda CB125F.

Η μοτοσυκλέτα αποτελεί αντικείμενο του πόθου πολλών ανδρών και γυναικών. Είναι τρόπαιο, είναι απωθημένο, είναι ελευθερία, είναι τρόπος ζωής. Είναι το μεταλλικό άτι που σε ταξιδεύει μέσα και πέρα από τα όρια της πόλης, είναι το υπερόπλο που σε βάζει μέσα στην πίστα για να εκστασιαστείς ανακαλύπτοντας τα όριά σου. Είναι, είναι, είναι… Τόνοι μελάνι έχουν χυθεί για να περιγραφεί το συναίσθημα του ανθρώπου για τη μοτοσυκλέτα, το τι ρόλο παίζει στη ζωή του. Υπάρχει όμως και μια πιο πεζή πλευρά, που δε χρειάζεται εξηγήσεις. Για κάποιους η μοτοσυκλέτα αποτελεί εργαλείο: δουλειάς, μετακίνησης, καθημερινότητας. Μπορεί και να μην αποτελεί τίποτε παραπάνω. Ένα ταπεινό εργαλείο που φτιάχτηκε για να εξυπηρετεί τον άνθρωπο, όχι για να τον ταξιδεύει σε τόπους μαγικούς. Κάτι τέτοιο είναι και το Honda CB125F.

Παραφουσκωμένο παπί

Με μια πρώτη ματιά το CB125F φαίνεται πράγματι σα να πήρες ένα Supra-X, να το πήγες σε σιδεράδικο, ένα τριμηνάκι «μόνο πρωτεΐνη… και λίγα αμινοξέα» για ν' αλλάξει κατηγορία στο διαγωνισμό Μίστερ Ελλάς. Οι 18άρες, μαύρες ζάντες αλουμινίου 5 ακτίνων, το λεπτούλι συμβατικό τηλεσκοπικό μπροστινό και το διπλό αμορτισέρ πίσω με τα κόκκινα ελατήρια, το μικροσκοπικό μαύρο ψαλιδάκι και η σιδεριά με τα χοντρά, λαστιχένια μαρσπιέ με παραπέμπουν στο σούπερ παπί. Όταν πάω να


BIKEIT
HONDA
HONDA
BIKEIT




ECO
N









καβαλήσω όμως παθαίνω flashback από 25 χρόνια πίσω και βόλτες με CB400, καθιστή αρχόντισσα. Από κάπου εκεί προκύπτουν και τα μεγάλα, ορθογώνια πορτοκαλί φλας, μάλλον. Σαν ένα συνονθύλευμα ανταλλακτικών Honda, αρχικά με προβληματίζει για το τι ήθελαν τέλος πάντων αυτοί οι άνθρωποι της Honda να φτιάξουν και τι είναι αυτό που θα έπρεπε να περιμένω από το CB. Σύντομα θα καταλάβαινα.

Ανεβαίνω στη σέλα και μου φαίνεται «μπόλικο». Τα γόνατα μένουν πιο ανοιχτά από τη θέση στην οποία θα ένιωθα πως ελέγχω με τα πόδια τη μοτοσυκλέτα. Πάω να βάλω τα πέλματα στα μαρσπιέ και τα βρίσκω πιο μπροστά απ' ότι περίμενα. Καναπεδάκι, δηλαδή. Πατάω καλά κάτω καθώς το ύψος της σέλας είναι στα 790mm. Ήδη ακούω στο μυαλό μου να παίζει "this is a thing I 've never known before, it 's called eeeeeeeeasy livin' ".

Μίζα, πρώτη, κάτσε και οι μανέτες είναι λίγο μακριά και δε ρυθμίζονται… πάμε. Το κενό στο γκάζι είναι μεγάλο κι ενώ σ' έναν προχωρημένο οδηγό θα φανεί ενοχλητικό, θυμάμαι πως το CB είναι ένα ταπεινό 125, που θα το οδηγήσει κάποιος με δίπλωμα Α1. Άρα, για εκείνον το στοιχείο αυτό είναι ατού, αφού θεωρητικά δεν έχει εμπειρία με μοτοσυκλέτα. Κι ο έμπειρος θα επιλέξει το CB για εργαλείο κι όχι για επιδόσεις, οπότε μέσα είμαστε.

Mini cruiser

Σασμάν μέλι, πρώτη, δευτέρα, τρίτη και ούτω καθ' εξής… Μέσα στην κίνηση του κέντρου εκπλήσσομαι ευχάριστα, καθώς το τιμόνι είναι πανάλαφρο σε στάση και μπορώ να ελιχθώ όσο θέλω, αφού νιώθω πως έχω ένα πραγματικό παιχνίδι στα χέρια μου. Πώς κάναμε γύρω-γύρω με κάτι ηλεκτρικά μοτοσυκλετάκια που είχε στην πυλωτή κάποιος ευκατάστατος ξάδερφος και πηγαίναμε να κανιβαλίσουμε; Έτσι.

Βγαίνω στην εθνική με φόβο Θεού γιατί ακόμη στο μυαλό μου παίζει ο μεγάλος όγκος του CB125F σε αντιπαράθεση με το μικρό του κινητήρα. Και πάμε, τετάρτη μπρρρρρ και πέμπτη και… αυτά. Είναι 5άρι το σασμάν. Γι' αυτό είναι και τόσο μακριές οι σχέσεις. Για να επιχειρήσω προσπεράσεις θα χρειαστεί οπωσδήποτε να κατεβάσω μία σχέση, αν θέλω αυτή να γίνει γρήγορα και με κάποια ενεργητική ασφάλεια. Κανένα πρόβλημα. Στο ταξίδεμά του μου φαίνεται


YOHE
BIKER
BIKER





τραίνο, δηλαδή πολύ σταθερό και ήπιο και θα επιλέξω μεσαία και δεξιά λωρίδα αφού στις 8,500rpm που ταξιδεύει απρόσκοπτα θα πιάσει τα 109km/h, ενώ σε κατηφορική διαδρομή πιάνει κόφτη στις 9,000 rpm και τα 117 km/h. Εντάξει, το είδαμε, δε χρειάζεται.

Οικονομία στην οικονομία

Έχω κάνει ως τώρα κάνα 45λεπτο στο κέντρο σταμάτα-ξεκίνα κι άλλα 90 χιλιόμετρα στην εθνική, όσο τέρμα μπορεί να πάει το CB. Παρακαλώ, μπορεί να κουνηθεί ο δείκτης της βενζίνης; Δηλαδή, καταντάει αστείο. Βρε, μήπως είναι χαλασμένος; Η υπόλοιπη TFT οθόνη των ταπεινών 4,2 ιντσών δουλεύει κανονικά. Η Honda ισχυρίζεται πως η μέση κατανάλωσή του είναι 66,7km/lt αλλά δε θα το μάθουμε και ποτέ γιατί πραγματικά, γεμάτο το πήρα και γεμάτο θα το επιστρέψω σε μια εβδομάδα, έτσι όπως πάει. Αυτή η εξαιρετική οικονομία καυσίμου οφείλεται στον αναβαθμισμένο SOHC μονοκύλινδρο κινητήρα enhanced Smart Power (eSP), με τεχνολογία χαμηλών τριβών. Ο νέος αισθητήρας οξυγόνου κι οι ενημερωμένες ρυθμίσεις στη μονάδα ECU, εκτός από τη συμμόρφωση με τις EURO5 απαιτήσεις υπόσχεται αυτονομία 700 χιλιομέτρων με ένα γέμισμα στο ρεζερβουάρ των 11 λίτρων.

Μου αρέσει που διαθέτει και idling stop! Το είχα απενεργοποιήσει αρχικά γιατί με προβλημάτιζε το πώς πρέπει να ξεκινήσω στο φανάρι, τι διαδικασία πρέπει ν' ακολουθήσω. Συμπλέκτης, ταχύτητα, όχι δε μπαίνει έτσι ξερά. Μιζιά και θα δοκιμάσω στο επόμενο. Συμπλέκτης, γκαζιά, ώπα κάτι γίνεται, ταχύτητα, οκ.

Με τιμή ενός καλού παπιού, στα 3150 ευρώ, παίρνεις έναν ακούραστο εργάτη που θα σε συνοδεύσει στα δύσκολα και στα εύκολα, χωρίς να παραπονεθεί



Ξεκίνησα. Όμως πολύ χρονοβόρο, παραλίγο να με καταπιούν τα αυτοκίνητα από πίσω. Οπότε το idling μπήκε στο… idling μέχρι να φτάσω στο σπίτι, να το δοκιμάσω με την ησυχία μου.

Η αλήθεια είναι πως η τεχνολογία idling stop πρώτη φορά δοκιμάζεται σε μοτοσυκλέτα Honda μηχανικό κιβώτιο ταχυτήτων. Η Honda περηφανεύεται ως η πρώτη εταιρία που το λάνσαρε σε μοτοσυκλέτες και το έχουμε ξαναδεί στα PCX125 κι 150, SH mode 125, LEAD 125, Vision 125, ADV 150/160. Τώρα γιατί το έβαλαν στο CB125F, που καίει ανάσες για βενζίνη, ένας θεός ξέρει.

Μετά από πολλές προσπάθειες, με διάφορους συνδυασμούς κινήσεων, κατέληξα στον πιο γρήγορο: ξηρογκαζιά, συμπλέκτης-πρώτη και φεύγεις. Το χρησιμοποιώ για κομμάτια των διαδρομών μου μέσα στην πόλη, περισσότερο σαν παιχνίδι και σαν στοίχημα με τον


HONDA
BIKEIT!



esp
ENHANCED SMART POWER









εαυτό μου για το αν θα μπορέσω να το κάνω με παλμό και να φύγω γρήγορα. Τις περισσότερες φορές όμως το έχω απενεργοποιημένο, για να μη με απασχολεί η διαδικασία και να είμαι πιο alert για περίεργους οδηγούς που θα βρεθούν στο δρόμο μου.

Καναπεδιά με τη φτερούγα

Η ανάρτηση μπροστά είναι τηλεσκοπικό πιρούνι 30mm, δηλαδή 4mm μεγαλύτερο από του Supra 125X. Το κοίταξα. Σε συνδυασμό με τα διπλά αμορτισέρ που εδράζονται σ' αυτό το μικροσκοπικό ψαλιδάκι, που διαθέτουν όμως από την άλλη 5 ρυθμίσεις προφόρτισης, το CB είναι πολύ μαλακό. Το καταλαβαίνω ιδιαίτερα όταν σταματάω, που κάνει ένα μεγάλο βύθισμα το μπροστινό για να σηκωθεί πάλι και να κάτσει όμορφα, στη θέση του. Δε μ' ενοχλεί, είναι μέσα στην όλη χαλαρή του διάθεση.



Τα φρένα του δε με τρέλλαναν, τα βρήκα σκληρά, χωρίς καλή αίσθηση και μου τη δίνει όταν οι μανέτες δε ρυθμίζονται και δεν τις φτάνω καλά. Επίσης, τη θέση του run-off έχει πάρει το κουμπί του idling stop, οπότε για να σβήσω τον κινητήρα πρέπει να γυρίσω το κλειδί.

Όμως όταν το γυρίσω το κλειδί, είτε στο on, είτε στο off, στην οθονίτσα θα με υποδεχθεί η ασημένια φτερούγα της μαμάς Honda και θα με καλμάρει. Όταν είναι σβηστή θα σε μπερδέψει, καθώς το πλαίσιο



μέσα στο οποίο βρίσκεται η 4,2" οθόνη είναι πολύ μεγαλύτερό της. Στον επιπλέον χώρο 2 εκατοστών δεξιά κι αριστερά της φωλιάζουν οι ενδείξεις φλας, νεκράς και μηχανικού προβλήματος. Μπλόφα, δηλαδή και δικαιολογημένη, γιατί δε μπήκε σε όλη αυτή τη διαδικασία η εταιρία για να κρατήσει το κόστος χαμηλά για να σου βάλει οθονάρες στο τέλος.

Μικρή-μικρή, αλλά δεν της λείπει και τίποτα. Εκεί μάθαμε πως η μέση κατανάλωση που είχαμε ήταν 1,4 lt/100 km, αφού σου βγάζει και δείκτη και κατανάλωση και range, ότι μπορείς να διαλέξεις ανάμεσα σε 9 γλώσσες για τις ενδείξεις, ότι μπορείς να συνδέσεις το κινητό σου με Bluetooth μέσω του Honda RoadSync, ώστε να απολαμβάνεις μουσική και να λαμβάνεις τηλεφωνικές κλήσεις μέσω της απαρίτητης συσκευής στο κράνος σου. Μπορείς επίσης να καταγράφεις πληροφορίες για τη συντήρηση του οχήματος, να σου κρατάει μέση ταχύτητα, να ρυθμίσεις τη φωτεινότητα. Αριστερά από την οθόνη έχει μάλιστα και θύρα USB-C, για να φορτίζεις το κινητό σου. Ορίστε!

Facelift κι ενέσεις τεχνολογίας

Η επιθετική μάσκα με τη ζελατίνα θέλουν να δώσουν μια streetfighter όψη στο CB 125F κι οι πλαϊνές επενδύσεις στο ρεζερβουάρ θέλουν να εντείνουν αυτή την όψη, φέρνοντάς το πιο κοντά στα μεγαλύτερα αδέλφια της οικογένειας CB. Οι μικρές τεχνολογικές πινελιές το φέρνουν πιο κοντά στην επικαιρότητα και οι νέες ρυθμίσεις του κινητήρα πιο κοντά στην περιβαλλοντική πραγματικότητα.

Η ευκολία με την οποία μετακινείται το CB 125F είναι μαγική, κάνοντάς το την ευκολότερη μοτοσυκλέτα που έχω βγάλει ποτέ από το γκαράζ. Οι διαστάσεις των ελαστικών MAXXIS, 80/100 18M μπροστά και 100/80 18M πίσω με βοηθούν σε αυτό, σε συνδυασμό με το μικρό του βάρος, στα 117 κιλά πλήρες υγρών.

Με τιμή ενός καλού παπιού, στα 3150 ευρώ, παίρνεις έναν ακούραστο εργάτη που θα σε συνοδεύσει στα δύσκολα και στα εύκολα, χωρίς να παραπονεθεί.


Η ΝΕΑ TRIDENT 660
TRIPLE-POWERED PERFORMANCE, URBAN EDGE.
TRIDENT
ΤΡΙΚΥΛΙΝΔΡΗ ΔΥΝΑΜΗ,
ΤΩΡΑ, ΑΚΟΜΑ ΠΙΟ ΣΥΝΑΡΠΑΣΤΙΚΗ ΜΕ 95 PS!
Η roadster με την κορυφαία απόδοση στην κατηγορία της, είναι εξοπλισμένη με Cornering ABS & Traction Control, 3 προγράμματα οδήγησης, και Triumph Shift Assist για εύκολες αλλαγές ταχυτήτων χωρίς τη χρήση συμπλέκτη. Άφθονη ισχύς, εκπληκτική συμπεριφορά και εμφάνιση που προκαλεί τις αισθήσεις.
Κλείσε το test ride σου σήμερα.
@TriumphMotorcyclesGreece
@triumphgreece
TRIUMPH
FOR THE RIDE

Για κάθε αστικό δρόμο

Του Απόστολου Μιστιλόγλου



«Μεγαλοδείχνει» στο μάτι, έχοντας να προτάξει όλα τα πλεονεκτήματα ενός μικρού, σε κυβισμό και βάρος, GT-like scooter. Καίει λίγα, κινείται αξιοπρεπώς και, πάνω από όλα στην σημερινή εποχή, κοστίζει λίγο.

Κάνοντας αίσθηση στην αγορά μας κυρίως με το Cross-X 125, το πρώτο ADV παπί της εποχής μας που εισήχθη επίσημα στην χώρα μας, η Asus πλέον επεκτείνεται δραστικά και στα scooters. Ήδη, μέσω της Motoway Καμπράνης, της αντιπροσωπείας για την χώρα μας, μπορείς να βρεις επιλογές από 50 έως 400 κυβικά, με τα 125 προφανώς να είναι το «sweet spot» συνάντησης των διπλωμάτων δικύκλων και αυτοκινήτου. Το Street 125 αποτελεί ένα «GT Like» μοντέλο, μαζί με το πάντα ευπρόσδεκτο επίπεδο πάτωμα.

Γνώριμο σχεδιαστικά, ικανοποιητικό ποιοτικά

Σίγουρα το Street 125 κάτι θα σου... θυμίσει στην εμφάνιση του, αφού οι μορφολογικές ομοιότητες με παλαιότερα XMAX δεν κρύβονται. Ναι, και η ASUS χρησιμοποιεί την εν μέρει «αντιγραφή» για να διεισδύσει ευκολότερα στην αντίληψη σου, αλλά ούτε επιμένει εκεί, ούτε και εσύ πρέπει να μείνεις εκεί, αλλοιώνοντας την εντύπωση που τελικά λαμβάνεις.

Η απτή ποιότητα κατασκευής, για ένα scooter που κοστίζει 2.500 ευρώ, είναι αποδεκτά


BIKEIT
BIKEIT


CST
DOT IVE MAN 012


80
60
40
20
0
km/h
0


A
TCS


CAUTIONS





καλή με αντίστοιχα των προσδοκιών σου υλικά και συναρμογή αυτών, ενώ το φινίρισμα είναι λιτό και δεν προσθέτει ούτε σε φλυαρία, ούτε σε επιπλέον κόστος. Λίγο περισσότερα ίσως περιμέναμε από την αίσθηση των κελυφών του τιμονιού και της τάπας καυσίμου, ενώ ένα ισχυρότερο ελατήριο για την σέλα θα ήταν βελτίωση, καθώς το υπάρχον αδυνατεί να την κρατήσει όρθια, όσο την έχετε ανοικτή. Μας άρεσε ιδιαίτερα το ντύσιμο της σέλας, η βελούδινη αίσθηση της ματ βαφής, όπως και η φωτεινότητα της οθόνης TFT.

Στα συν και τα πλην της πρακτικότητας

Έχουμε να κάνουμε με ένα λογικού μεγέθους scooter τύπου GT στα 125 κυβικά, με το περισσότερο του βάρος ούτως ή άλλως χαμηλά, οπότε η αίσθηση των κιλών του σίγουρα φιλτράρεται, στις επιτόπιες μανούβρες. Τα εν λόγω κιλάκια, δεν τα λες και λίγα στον πίνακα χαρακτηριστικών, αφού φτάνουν τα 170 με όλα τα υγρά – και η τιμή αυτή ίσως εξηγεί και τον τρόπο απόδοσης που γνωρίσαμε δοκιμάζοντας το μοντέλο, αυτά σε λίγο. Όμως αν δεν το ανεβάσεις σε πλάστιγγα, τα κιλά του δεν θα σε απασχολήσουν στην καθημερινή χρήση, καθώς και λόγω του χαμηλού ύψους του, είναι απόλυτα διαχειρίσιμο και ιδιαίτερα εύκολο.

Η σέλα έχει μάλλον μαλακό γέμισμα, με αποτέλεσμα να «μπαίνεις» μέσα και σε αυτή, αλλά και στο scooter, με το που καθίσεις επάνω. Αυτό είναι ένα γνήσιο «GT» χαρακτηριστικό, όταν το όχημα σε καλύπτει έτσι πλήρως, προστατεύοντας σε από αέρα και βροχή. Ανάλογα με το ύψος σας, μπορεί να αισθανθείτε ότι κάθεστε ελαφρώς «χαμηλά», λόγω του χαμηλού ύψους της σέλας σε αντιπαράσταση με το ύψος του πατώματος. Στα 1,75 μέτρα μου, βρήκα την θέση οδήγησης ικανοποιητική για καθημερινή αστική χρήση, χωρίς τα πόδια μου να βρίσκουν στο τιμόνι ή στο εσωτερικό της ποδιάς, ενώ θεωρώ βάσιμα ότι και οι πιο ψηλοί δεν θα αντιμετωπίσουν πρόβλημα. Οι αρκετά ψηλότεροι του μέσου όρου χρήστες, θα αρχίσουν να αντικρίζουν τα όρια του προσφερόμενου χώρου.

Ειδικά εντός του αστικού ιστού, η σωματική σου άνεση έρχεται σε απόλυτα αποδεκτά επίπεδα, καθώς το τιμόνι είναι σε σωστή θέση και η σέλα παραμένει


BIKEIT
BIKEIT





άνετη, στο τυπικό «σταμάτα-ξεκίνα». Περιθώρια βελτίωσης στην τελευταία σαφώς και υπάρχουν κυρίως ως προς την κατανομή του γεμίσματος, αλλά απέχει παρασάγγας από τις χειρότερες που έχουμε κατά καιρούς δει στην κατηγορία.

Κάτω από την σέλα, ο κύριος χώρος αποθήκευσης μπορεί να χωρέσει ένα κράνος, αλλά ανάλογα με τον τύπο του. Είνια προφανώς σχεδιασμένος για jet κράνος και ίσως τα μικρότερα εξ αυτών, αλλά έχει το θετικό του μεγάλου πλάτους, που θα σημάνει ότι μπορείς να βάλεις κάποια τσάντα ή κάποιο μεγαλύτερο αντικείμενο πίσω, πιο άνετα. Για το επίπεδο πάτωμα δεν χρειάζεται καν λόγος, το βλέπετε στις φωτογραφίες: είναι ιδιαίτερα ευμέγεθες, μπορείς να μεταφέρεις εύκολα κάτι μεγαλύτερο και βαρύτερο. Στα plus η θήκη για αντικείμενα δεξιά στην ποδιά και με παροχή ρεύματος, όπως επίσης και το keyless με τα γνωστά πλεονεκτήματα του. Το τελευταίο, είτε θα το αγαπάς είτε θα το μισείς: Όμως, για τους καθημερινούς χρήστες, η ευκολία να μην βγάζεις και βάζεις διαρκώς ένα κλειδί, από τσέπη σε διακόπτη και το αντίστροφο, είναι υπολογίσιμη.

Η τάπα πλήρωσης του ρεζερβουάρ έχει μετακομίσει στην ποδιά, συγκεκριμένα εσωτερικά και αριστερά, ενώ ανοίγει μηχανικά από τον κεντρικό διακόπτη. Αν και η τάπα του, τύπου «πορτάκι» και όχι κάποια βιδωτή, έχει έναν μικρό αισθητό τζόγο, νιώθεις ότι οι στενανοποιητικές τσιμούχες κάνουν την δουλειά τους όπως πρέπει.

Η ευκολία μετακίνησης στην πόλη με το Street 125 σε ενθουσιάζει, με το scooter πραγματικά να μην μπορεί να ανακοπεί πουθενά



Τέλος στον «εκβιασμό» του startup!

Θα μου πείτε ευλόγως «μα τι γράφεις;» Θα σας απαντήσω ανάλογα: Έχω δει τον διακόπτη του start/stop στα μηχανάκια σας, στις 9,9 από τις 10 περιπτώσεις, το έχετε στο off. Τελικά, δεν το θέλουμε καθόλου; Έτσι φαίνεται. Γιατί επιμένουν τόσο πολύ οι κατασκευαστές να το βάζουν, λοιπόν; Διότι, πιθανότατα, τους βοηθά στο να περνάνε τις προδιαγραφές ρύπων στα χαρτιά, στις εργαστηριακές συνθήκες. Βοηθά στο να μειωθεί η κατανάλωση; Ναι, έχει μετρηθεί, αν και θα ήταν πιο χρήσιμο στα μεσαία και μεγάλα scooter για αυτόν ακριβώς τον λόγο. Τελοσπάντων. Αυτό που θέλω να πω είναι ότι, αν και το Street 125 έχει το σύστημα, έχει έναν διαφορετικό τρόπο λειτουργίας του.


BIKEIT!













Με τον κόκκινο διακόπτη στα δεξιά του τιμονιού, εκκινείς το scooter και χειρίζεσαι το start-stop, το οποίο έτσι έχει ως προεπιλογή το Off και όχι το On – ούτε και κάποιον ξεχωριστό διακόπτη που πρέπει να κλείσεις εσυ. Αν τυχόν θέλεις να το χρησιμοποιήσεις, απλώς το θέτεις εν ενεργεία πατώντας τον διακόπτη τέρμα πάνω. Έτσι, αν ανήκεις σε αυτό το... 99% των αναβατών που δεν το χρησιμοποιούν, απλώς θα ξεχάσεις ότι το έχεις. Αν όχι, θα καλείσαι να το ενεργοποιείς κάθε φορά, με ένα επιπλέον βήμα. Το ίδιο το σύστημα λειτουργεί απρόσκοπτα αν και θα μπορούσε να «αρπάζει» πιο γρήγορα, στο άνοιγμα του γκαζιού.

Το σύστημα αυτό είναι μία τεχνική λεπτομέρεια. Με τον κινητήρα όμως, που θα συμβιώνεις κάθε μέρα, θα σχηματίσεις μία πιο στενή σχέση. Η υγρόψυκτη μονάδα των 125 κυβικών αποδίδει 14,5 ίππους, ισχύ ένα τσακ λιγότερο από το όριο της κατηγορίας ούτως ή άλλως. Η απόδοση του μοτέρ είναι ομαλή, γραμμική, αλλά όχι επιθετική ή αθλητική και αυτή είναι η εντύπωση που θα πάρεις σε καθημερινή χρήση. Μετρήσαμε την τελική ταχύτητα του στο επίπεδο των 95-100 χλμ/ώρα που το καθιστά φυσικά ικανό να αντιμετωπίζει Εθνική και Αττική οδό απροβλημάτιστα, δίνοντας σου βέβαια και άλλη μία ένδειξη για το επίπεδο επιδόσεων που πρέπει να περιμένεις.



Σε κάθε περίπτωση, στα 125 κυβικά, πρέπει να ξέρεις τι αποκτάς. Σε κατανάλωση μετρήσαμε κάτω από 3 λίτρα στα 100 χιλιόμετρα, ενώ εν γένει η λειτουργία του κινητήρα αποδείχθηκε και ιδιαίτερα ομαλή, χωρίς δονήσεις και κραδασμούς στα χέρια σου, προσθέτοντας σε ποιότητα κύλισης.

Παροιμιώδης ευελιξία, εξαιρετικά φρένα

Η ευκολία μετακίνησης στην πόλη με το Street 125 σε ενθουσιάζει, με το scooter πραγματικά να μην μπορεί να ανακοπεί πουθενά. Εδώ δικαιώνεται η επιλογή τροχών 13 ιντσών εμπρός και πίσω. Το πάτημα των ποδιών στο έδαφος εν στάσει είναι πολύ εύκολο και σίγουρα θα είναι, και για άτομα αναστήματος χαμηλότερου από το δικό μου. Το τιμόνι κόβει απίστευτα δεξιά και αριστερά, επιτρέποντας αναστροφές και μανούβρες διαφυγής και στα στενότερα των στενών των... αναστεναγμών σε μία τυπική, πηγμένη ελληνική πόλη.

Το συμβατικό πιρούνι εμπρός, κάνει πολύ σωστά την πρώτη απορρόφηση των κτυπημάτων από τις κακοτεχνίες και τις λακούβες, με πολύ σωστή επιλογή ισχύος ελατηρίου και υδραυλικών. Τα αμορτισέρ πίσω, είναι ίσως λίγο πιο μαλακά από το ιδανικό, αλλά ρυθμίζονται εύκολα ως προς την προφόρτιση ελατηρίων. Επενδύστε λίγο χρόνο σε αυτό και «γκαζώστε» τα πίσω ελατήρια λίγο, η συμπεριφορά του scooter θα βελτιωθεί αισθητά, καθώς στην εργοστασιακή ρύθμιση, το πίσω σύστημα «κάθεται» λίγο παραπάνω από όσο θέλεις.

Αν μεταφέρεις συχνά δεύτερο άτομο, μία αύξηση της προφόρτισης θα είναι απαραίτητη, ούτως ή άλλως τα υδραυλικά των αμορτισέρ είναι έτοιμα...

Διαβάστε περισσότερα!

TASSOULIS
EXTRA PRODUCTS

BLACK SPROCKETS in Transmission Kits

AFAM



Είμαστε στην ευχάριστη θέση να ανακοινώσουμε ότι από αυτόν τον μήνα, τα κιτ μετάδοσης θα περιλαμβάνουν πλέον μαύρα γρανάζια αντί για γκρι. Αυτή η αλλαγή έρχεται ως απάντηση στην υψηλή ζήτηση και έχει σχεδιαστεί για να ανταποκρίνεται στις προτιμήσεις των πολύτιμων πελατών μας.



PRIMA PRAMAC RACING

LEADING POSITION - MOTOGP 2024

DENICOL LUBRICANTS
AFAM
brembo
ÖHLINS
SLACKER DIGITALSAGSCALE
ISON MOTORCYCLE FILTERS
Twin Air
WP
QSPRINGS
hebo
KYB GENUINE PARTS
Moto-Master
STM ITALY
Andreani
SILENTSPORT
MAROLO TEST FUCHS
TORROT PERSONAL MOBILITY INTERCONNECTED

Καλλιρρόης 55, 11743 Αθήνα
ΤΗΛ. 2109213286/7 Fax: 2109243160
e-mail: info@extraproducts.gr

www.extraproducts.gr

facebook.com/Extraproducts

Leap of faith! (σ.σ. Άλμα Πίστης)

Αυτό δεν είναι απλώς βήμα, είναι άλμα. Η Ινδική TVS, η 3η μεγαλύτερη μάρκα μοτοσυκλετών παγκοσμίως, ετοιμάζει εκστρατεία κατάκτησης της Ευρώπης. Η πρώτη της «ευρωπαϊκή» μοτοσυκλέτα, με όλα όσα αυτό σημαίνει ως προς την εμπορική τοποθέτηση και τις προσδοκίες, αποδείχθηκε ΠΟΛΥ καλύτερη από ότι περιμέναμε, θυμίζοντας μας τι σημαίνει «αγνή πολυχρηστικότητα» μακριά από φιοριτούρες και δυσθεώρητες τιμές.

Του Απόστολου Μιστιλόγλου
Στατικές φωτογραφίες: Απόστολος Μιστιλόγλου
Φωτογραφίες action: TVS Team

Η TVS έγινε γνωστή στα μέρη μας, αρκετά νωρίτερα από την κινεζική «επέλαση» - ως συνεργάτης της BMW Motorrad, που κατασκεύαζε τα G 310R και G 310 GS. Πίσω από αυτή την «βιτρίνα», όμως, υπάρχει μία εταιρεία με ιστορία 100 και πλέον ετών (με έτος ίδρυσης της το 1911!), με εμπορική παρουσία σε πάνω από 90 χώρες και παγκόσμιες πωλήσεις 5,9 εκατομμυρίων κομματιών. Παράλληλα, η εταιρεία έχει και παρουσία δεκαετιών σε αγώνες, ενώ το 2015 έγινε η πρώτη Ινδική μάρκα που «κατέβασε» εργοστασιακή ομάδα στο Dakar Rally.

Τώρα ήρθε και το «πλήρωμα του χρόνου» για το πλήρες ευρωπαϊκό ντεμπούτο της TVS – και όχι μόνο με το RTX 300. Η μάρκα μας παρουσίασε όλα τα μοντέλα της, στην εκδήλωση παρουσίασης στην Ιταλία, μία γκάμα η οποία είχε και scooters, πλάι σε μοτοσυκλέτες. Βέβαια, το RTX 300 ήταν ο βασικός «αστέρας» της ημέρας και της εκδήλωσης, διόλου τυχαία.


RTX
RALLYPRO


RTX
GRIT TO GLORY
TVS





Τεράστια επένδυση στην ανάπτυξη, και αυτό φάνηκε

Η TVS χρησιμοποίησε την τεχνογνωσία που απέκτησε από τις δεκαετίες ενασχόλησης της με την παραγωγή αλλά και την συνεργασία με «μεγάλα» σήματα του χώρου, ενώ αξιοποίησε και όσα έμαθε από τους αγώνες, παντρεύοντας τα σε ένα σημείο-κλειδί που ορίζει την φιλοσοφία της. «Όχι μόνο προϊόντα, αλλά αυτό που ζητάει ο πελάτης». Τα έχει κάνει τα μαθήματα της η TVS εδώ, αφού βλέπουμε ξεκάθαρα την... φράση-κλισέ του μάρκετινγκ των τελευταίων ετών, που υπόσχεται «όχι μόνο προϊόντα», αλλά κάτι ευρύτερο. Ωστόσο η πρώτη εικόνα και η πρώτη επαφή με την μοτοσυκλέτα διά ζώσης, μας έκανε να ελπίζουμε ότι οι μηχανικοί της TVS δεν έχουν μείνει μόνο στα λόγια.

Καταρχάς, μία άμεση εντύπωση ποιότητας κατασκευής, για την οποία ο πήχης έχει τεθεί πολύ ψηλά εξαρχής. Παραγκωνίζει την όποια εντύπωση περί «φθηνού Ινδού», ειδικά για το επίπεδο τιμής που έχει μαθευτεί ήδη ότι θα ισχύσει στην Ελλάδα και στην Ευρώπη. Από την πρώτη επαφή στο προαύλιο του ξενοδοχείου και στην επόμενη, στην αίθουσα παρουσίασης, οι δημοσιογράφοι είχαν κυριολεκτικά πέσει πάνω από την RTX 300 «ανακρίνοντας» ταυτόχρονα τους απεσταλμένους εξ Ινδιών. Άμεσα αντιληπτή είναι η ποιότητα των υλικών σε πλαστικό και μέταλλο, ιδίως στα βασικά δομικά τμήματα – όπως το πλαίσιο και το ψαλίδι. Η όλη συναρμογή είναι στιβαρότατη, κάθε άλλο παρά «φθηνή». Οι φωτιζόμενοι διακόπτες, απλοί στην διάταξη και τον χειρισμό, είναι πολύ καλοί στην ποιότητα – δεν «χάσκουν» καν μέσα στο κέλυφος τους! Βαφές και επιμέρους φινίρισμα, στέκονται σε επίπεδο που βλέπεις και σε ακριβότερες μοτοσυκλέτες. Η δίχρωμη σέλα με ραφές αντίθεσης, προσθέτει σε μία premium εικόνα. Υπάρχει ποδιά κινητήρα και πλαστικά τμήματα θωράκισης σημείων-κλειδία της μοτοσυκλέτας – όπως στις εκατέρωθεν κατακόρυφες δοκοί του πλαισίου, που πάντα γρατζουνιούνται από τις μπότες. Η οθόνη, τα μενού, το σύστημα συνδεσιμότητας με κινητό, αξίζουν τα εύσημα για την ευχρηστία τους.

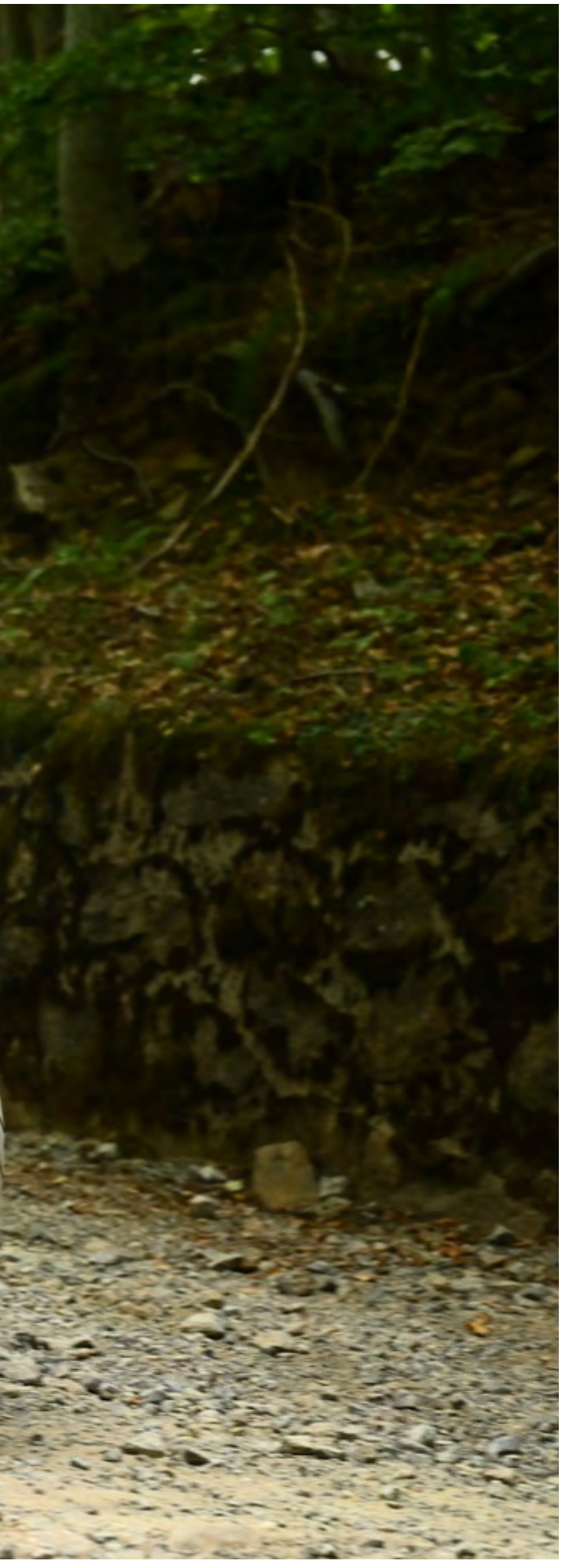
Στην Ελλάδα, που την περιμένουμε μεταξύ 4.500 και 5.000 ευρώ τιμής, θα τοποθετηθεί πολύ βολικά ανάμεσα στα 2 τρέχοντα Best Sellers, τα CFMOTO Dual 250 και 450 MT



Βέβαια δεν έλειψαν οι παρατηρήσεις, αρχής γενομένης από την μη δυνατότητα ρύθμισης της ζελατίνας. Σίγουρα θα υπάρξουν και άλλες επιλογές μεγέθους/κάλυψης κλπ., αλλά και πάλι. Ως σημείο προσοχής αναδείξαμε στους ανθρώπους της μάρκας, ότι τόσο ο ποδομοχλός ταχυτήτων, όσο και το πεντάλ του πίσω φρένου, ήταν τοποθετημένα πολύ «προς τα μέσα», κάνοντας αρκετά δύσκολο το να τα βρεις με την μπότα. Μερικοί συνάδελφοι που ήρθαν με off-road μπότες είχαν ακόμα μεγαλύτερο θέμα (βέβαια, το συγκεκριμένο μοντέλο δεν προορίζεται να οδηγηθεί με 100% off-road/enduro μπότες, ούτως ή άλλως). Αυτό που πρόσεξα όμως, ήταν ότι η μοτοσυκλέτα δεν μου έδωσε λαβές για αρνητικά σχόλια πέραν όσων είπα, στην πρώτη επαφή. Ρε λες, να είναι τόσο καλή;




RTX



Οδήγηση και εκπλήξεις στην βροχερή Τοσκάνη

Ανέβηκα στην μοτοσυκλέτα το πρωί της Τετάρτης που μας πέρασε, με τον αέρα να μυρίζει ήδη βροχή. Η πρώτη επαφή με την θέση οδήγησης ήταν εξαιρετικά ευχάριστη. Η TVS ισχυρίστηκε σθεναρά, κατά την παρουσίαση, ότι μελέτησε ένα ευρύτατο φάσμα σωματομετρίας από αναβάτες όλων των χωρών και όχι μόνο από την... Ασία. Προσωπικά, στα 175 εκατοστά μου και τα 80 και κάτι ψιλά κιλά μου, βρήκα την θέση οδήγησης απόλυτα φυσική, για την φιλοσοφία που επέλεξε η TVS. Το τιμόνι, πιο συγκεκριμένα, τοποθετήθηκε πιο χαμηλά, αντί για «πιο ψηλά», για να σας δώσω το παράδειγμα. Κάτι που βέβαια, έφερε και τις ανάλογες εντυπώσεις μόλις μπήκαμε στο χώμα, αλλά στην χρήση δρόμου/αστικής μετακίνησης, είναι άριστο. Υποστήριξη μέσης και σώματος από την σέλα, όπως και θέση ποδιών, καλά μελετημένες. Η TVS μας έχει υποσχεθεί, από το προηγούμενο βράδυ, την εμπειρία μίας μοτοσυκλέτας ικανής για μεσαίες και μεγάλες διαδρομές χωρίς να κουράσει, αλλά ταυτόχρονα ιδιαίτερα εύχρηστης στο καθημερινό πεδίο.

Ο κινητήρας είναι η πρώτη μεγάλη έκπληξη. Μία μονάδα ανεπτυγμένη από το μηδέν με 36 άλογα στα χαρτιά (καθόλου άσχημα για 300 κυβικά) και μπόλικη τεχνολογία στα εσώψυχα του, που αξίζει άλλο άρθρο. Βάζω μπροστά και έρχομαι αντιμέτωπος πιθανόν με τον πιο στρωτό σε λειτουργία ινδικό μονοκύλινδρο που έχουμε δει μέχρι τώρα. Ο βαρύτερος στροφαλοφόρος άξονας φαίνεται αμέσως στον τρόπο που το μοτέρ «ακούει» στο γκάζι. Το ride-by-wire λειτουργεί υποδειγματικά στην εν στάσει γνωριμία. Και η αίσθηση της μοτοσυκλέτας από κάτω μου, πουπουλένια: Η TVS μας δηλώνει 180 κιλά βάρους με την μοτό γεμάτη, αλλά η μοτοσυκλέτα μου φαίνεται αρκετά πιο ελαφριά, και αυτό θα το επιβεβαιώσει και στο δρόμο.

Ξεκινάμε με ασφάλτινο κομμάτι, γλιτώνοντας προς ώρας το μπουρίνι, όχι όμως και τον βρεγμένο δρόμο. Δίκοπο μαχαίρι αυτός ο καιρός, στις δοκιμές: Από την μία, πιέζεις λιγότερο γενικά, από την άλλη βλέπεις πώς λειτουργεί η μοτοσυκλέτα σε συνθήκες μακριά από τις ιδανικές. Από τα πρώτα χιλιόμετρα, η ευκολία αλλαγής κατεύθυνσης του TVS φαίνεται ξεκάθαρη, η μοτοσυκλέτα αλλάζει κλίση σαν να είναι παιχνίδι. Φαίνεται επίσης ότι κυρίως το πιρούνι έχει σεταριστεί αρκετά μαλακά (στην έκδοση που το οδηγούμε, μπορεί να ρυθμιστεί υδραυλικά), και σε συνθήκες θα φανεί «ελαφρύ» στα χέρια ορισμένων.





Αυτό βέβαια έχει να κάνει και με την όρθια θέση οδήγησης, που ούτως ή άλλως δίνει περισσότερο βάρος και πίσω. Μιλώντας για αυτό, το αμορτισέρ και εν γένει το πίσω σύστημα, αποδείχθηκε στιβαρότατο σε οδήγηση στις στροφές με σαφή αίσθηση και στήριξη, ενώ το ατσάλινο πλαίσιο-χωροδικτύωμα χαρακτηρίζεται πολύ καλό. Η ρύθμιση των αναρτήσεων εξαργυρώθηκε πλήρως, με το που συναντούσαμε τις αρκετές οδικές κακοτεχνίες της δοκιμής. Τις «εξαφάνιζαν» κάτω από το σώμα σου, δημιουργώντας πολύ υψηλές προσδοκίες για την δοκιμή και στην Ελλάδα.

Ο κινητήρας μας έχει συστηθεί ως εξαιρετικά ελαστικός από πολύ χαμηλά, το «μπαμ» που λέμε. Στην πράξη, εκφράζεται λίγο διαφορετικά. Καταρχάς, η ελαστικότητα σαφώς και υπάρχει – και μάλιστα σε όλο το φάσμα των στροφών, χωρίς όμως το «μπαμ» στις χαμηλές, αλλά με μία γεμάτη απόδοση απο πολύ νωρίς, με καμία ορατή τρύπα στην ισχύ, και με την συνδρομή ενός κοντά κλιμακωμένου κιβωτίου. Οι κραδασμοί από την λειτουργία του είναι άγνωστη λέξη, σε βαθμό που ξεχνάς ότι είναι μονοκύλινδρος. Και στις 7.000 στροφές περίπου, ζωντανεύει περισσότερο και τραβά πιο δυνατά μέχρι και πάνω από τις 10.000 στροφές. Στον επαρχιακό που κάναμε το πρώτο κομμάτι της βόλτας, μπορείς να περάσεις πολύ ωραία, καταλαβαίνοντας ότι η απόλαυση της μοτοσυκλέτας είναι κάτι διαφορετικό από τα άλογα και τα κυβικά: Έγκειται στο σωστό σύνολο.

Επόμενη στάση... χώμα!

Μία σύντομη επαφή είχαμε, εν τέλει, με εκτός δρόμου οδήγηση, μίας και όπως μάθαμε, η καταιγίδα κυριολεκτικά γκρέμισε την διαδρομή 10 χιλιομέτρων του προγράμματος! Safety first… Πάλι καλά, το σημείο στο οποίο κινηθήκαμε, μας επέτρεψε να βγάλουμε συμπεράσματα. Το πρώτο που ίσως δεν χρειάζεται καν αναφοράς, είναι ότι προφανώς το RTX 300 δεν είναι για σκληρό enduro... Μάλιστα, δεν προσφέρεται καν με ακτινωτούς τροχούς, τουλάχιστον σε πρώτη φάση. Μόνο και μόνο για το μάρκετινγκ, ίσως θα έπρεπε. Κι όμως! Με το που πιάσαμε το χώμα, για τις πρώτες φωτογραφήσεις και βίντεο λήψεις, η μοτοσυκλέτα σαν σύνολο λειτούργησε ανέλπιστα καλά!

Καταρχάς, σε θέλει σε όρθια στάση για να την ευχαριστηθείς περισσότερο στο χώμα, καθώς αν καθίσεις, γίνεται ελάχιστα πιο νευρική. Στην όρθια στάση, οι αρκετά ψηλότεροι (1.85 και πάνω, as πούμε), μπορεί να την νιώσουν χαμηλή, κυρίως στο τιμόνι. Εγώ, στην διάπλαση που έχω, την βρήκα προσιτή και εύχρηστη και μπορούσα να πηγαινοέρχομαι εμπρός και πίσω ανάλογα με την απαίτηση του μονοπατιού. Το απόλυτο highlight ήταν ο τρόπος που οι αναρτήσεις «διάβαζαν» το ανάγλυφο του μονοπατιού, σε έναν «χαλαρό» ρυθμό, δίνοντας σου την πρόσφυση που θα σε κάνει να νιώθεις ασφαλής εξερευνώντας.


RTX
300
TVS



Στην Rally χαρτογράφηση, πρώτον απενεργοποιείται το ABS πίσω και αλλάζει η λειτουργία του εμπρός, αλλά και ο κινητήρας αποδίδει στην μέγιστη απόκριση. Το RTX 300 σε παίρνει από το χεράκι να κάνεις τα πρώτα σου βήματα στο χώμα, με «το μηχανάκι που ήδη έχεις», και θα το ευχαριστηθείς πραγματικά! Οδηγώντας εκεί, δεν σκεφτόμουν καν ότι από κάτω μου έχω χυτούς τροχούς, και διαμέτρου 19-17 ιντσών. Απλά σταμάτησε να με απασχολεί... και το ίδιο θα γίνει και με εσάς. Τέλος, τα φρένα αποδείχθηκαν ότι δούλεψαν πολύ καλά στο χώμα, με το πίσω φρένο να έρχεται στο μπλοκάρισμα πιο γρήγορα κάνοντας την ουρά παιχνιδιάρικη, αλλά το εμπρός φρένο να είναι αποδεκτό ως προς την λειτουργία του.

Άνοιξαν τα μυαλά μας... και οι ουρανοί!

Τελειώνοντας από το off-road, κάνουμε μία στάση για briefing, με το πρόγραμμα να έχει περίπου μία ώρα οδήγηση ακόμα, φαγητό και επίσκεψη στην Lago di Gramolazzo. Η βροχή πλέον μας έχει πει και επίσημα... την καλημέρα της και γυρίζω την χαρτογράφηση στο Rain – όπου και καταλαβαίνω ότι οι riding modes μεταξύ τους έχουν αισθητή διαφορά, στον τρόπο που ακούει το μοτέρ. Στο Rain η απόκριση του γκαζιού γίνεται πιο «αργή» ιδίως στο αρχικό και το μέσο άνοιγμα. Τα Eurogrip ελαστικά πρώτης τοποθέτησης απέδειξαν την αξία τους στο βρεγμένο, αποδίδοντας πρόσφυση με ασφάλεια και όσο οδηγείς με την λογική που απαιτείται σε αυτές τις συνθήκες.

Κάπου εδώ, να κάνω ένα παραπονάκι ακόμη: Τα «διπλά» μαρσπιέ αναβάτη, με λάστιχο αλλά και μεταλλικά δόντια, υπό συνθήκες μπορεί να γλιστρήσουν. Θέλει λίγο προσοχή ή λίγο πιο άγρια δοντάκια, για να πιάνουν καλύτερα την μπότα, κυρίως σε όρθια θέση οδήγησης και εννοείται υπό βροχή ή ολισθηρές συνθήκες. Παράλληλα, θα ήθελα καλύτερη αίσθηση από το πίσω φρένο ως προς το πότε και πόσο δυνατά αρπάζει. Στον αντίποδα, έχουμε ήδη μαζέψει σχεδόν 3 ώρες οδήγησης και η σέλα δεν με έχει κουράσει καθόλου. Πολύ καλό γέμισμα και αντιολισθητική λειτουργία του καλύμματος.

Ανοίγει το μυαλό σου, αποκτώντας τέτοια εμπειρία από μία τόσο νέα, ως προς όλα τα επίπεδα, μοτοσυκλέτα. Φτάνουμε στο εστιατόριο, όπου και έχουμε νέο κύκλο συζητήσεων με τους Ινδούς, την στιγμή που ανοίγουν οι ουρανοί... και, δυστυχώς, το πρώτο γκρουπ πρέπει να φύγει μέσα στην θεομηνία, για να τηρηθεί το πρόγραμμα! Η επίσκεψη στην λίμνη, έχει ακυρωθεί... Τι να κάνουμε, ο καιρός δεν αστειεύεται. Και κάπως έτσι, αναγκαστικά έληξε το πρόγραμμα μας, αφήνοντας μας με ελάχιστο φωτογραφικό υλικό...

Το δικό μας γκρουπ, το 2ο, αναχώρησε λίγο αργότερα από το εστιατόριο και... επίσης, φάγαμε την βροχή του αιώνα. Ως προς



την ανεμοκάλυψη και την προστασία από τα στοιχεία της φύσης, τα πλαστικά και η ζελατίνα του έκαναν μία καλή δουλειά, στο να προστατέψουν στήθος, κορμό, μηρούς και μέση από την βροχή. Στα πιο «εξωτερικά» του κορμιού, θα περάσουν περισσότερα, ενώ, δικαίως ίσως, αρκετοί θα ζητήσουν χούφτες στον βασικό εξοπλισμό. Θα σχολιάσω άλλη μία φορά την λειτουργία των φρένων και της πρόσφυσης εκεί που ακριβώς την χρειάζεσαι: Πολύ ικανοποιητική δύναμη κυρίως από το εμπρός φρένο και πολύ καλή λειτουργία του ABS στο βρεγμένο. Βάσιμα, σκέφτεσαι ότι στο στεγνό η πέδηση θα είναι ακόμη καλύτερη.

Έχοντας μηδενίσει τον μερικό χιλιομετρητή ξεκινώντας, μέτρησα μία κατανάλωση «στα χαρτιά», καθώς δεν βάλαμε καθόλου καύσιμο στην διαδρομή. Η οθόνη κυμάνθηκε μεταξύ των 3,5 και 4 λίτρων στα 100 χλμ. Εδώ όμως αναμένετε την επιβεβαίωση μας σε πραγματική μέτρηση.

Φοβερή πρώτη προσπάθεια!

Μία πραγματικά ευχάριστη πρώτη επαφή, με μία μοτοσυκλέτα που απευθύνεται σε κάθε πεδίο χρήσης και μας εντυπωσίασε, με την προσέγγιση ως προς την ποιότητα και τον συνδυασμό άνεσης/οδηγικής συμπεριφοράς. Η RTX 300 είναι, de facto, μία μοτοσυκλέτα που θα κινηθεί κυρίως μέσα και γύρω από την πόλη, και για αυτή την χρήση μας έδωσε ιδιαίτερα θετικές εντυπώσεις. Όμως, το πολύ καλό της στήσιμο και η ποιότητα της, μαζί με την ετοιμότητα της για εκδρομικές αποστάσεις και περάσματα στο χώμα, την καθιστούν μία πραγματική «do not miss the chance» ευκαιρία. Στην Ελλάδα, που την περιμένουμε μεταξύ 4.500 και 5.000 ευρώ τιμής, θα τοποθετηθεί πολύ βολικά ανάμεσα στα 2 τρέχοντα Best Sellers, τα CFMOTO Dual 250 και 450 MT. Και κοιτάει ίσια στα μάτια, άνετα, ανταγωνιστές τόσο από τα crossover όσο και από τα street μοντέλα, γεφυρώνοντας τους δύο κόσμους. Απίστευτοι (και) οι Ινδοί!


PADDOCK 512
Επίσημη κάθετη μονάδα
Μοτοσυκλέτες
Service
Ανταλλακτικά
Αξεσουάρ
Διατίθεται για Test Ride
Λ. Μεσογείων 512-514 Αγία Παρασκευή, Αθήνα
210-6011555
www.paddock512.gr
info@paddock512.gr
Husqvarna MOTORCYCLES

Το μήλο κάτω από τη μηλιά

Το μήλο πέφτει κάτω από τη μηλιά και η BMW κατάφερε με το πολυαναμενόμενο F 450GS να δώσει όσο "R 1300GS" ήθελε προκειμένου να διαμορφώσει τον χαρακτήρα της νέας μικρής adventure. Και μάλιστα, διαθέσιμη και σε έκδοση με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων!

Του Τάκη Μανιάτη

Τέσσερις εκδόσεις

Οι νέες BMW F 450GS είναι πλέον στην παραγωγή και βρεθήκαμε στη Σικελία για να τις οδηγήσουμε στην πρώτη πανευρωπαϊκή παρουσίαση που οργάνωσε η BMW Motorrad και μας προσκάλεσε. Μαζί μας είχαμε τις δύο από τις τέσσερις εκδόσεις, την ασφάλτινη Sport και την χωμάτινη Trophy έκδοση, με τις άλλες δύο να είναι οι Exclusive και η Basic.

Η Basic είναι η πιο βασική, η οποία δεν έχει τίποτα extra πάνω της. Από κει και πέρα, οι διαφορετικές εκδόσεις διαφοροποιούνται και στον εξοπλισμό τους φυσικά, με ηλεκτρονικά πακέτα, αξεσουάρ αλλά και ρυθμίσεις στις αναρτήσεις. Με την Trophy, εκτός από τα χρώματα που διαθέτει, να εξοπλίζεται και με άλλα αξεσουάρ, τα οποία την καθιστούν πιο χωμάτινη, όπως η ίσια δίχρωμη σέλα η οποία μπορεί βέβαια να τοποθετηθεί και στις άλλες εκδόσεις αυξάνοντας και το ύψος από τα standard 845cm στα 865 – υπάρχει και χαμηλότερη σέλα στα 830cm για όσους το επιθυμούν όμως. Ένα άλλο σημείο διαφοράς είναι οι ακτινωτοί tubeless τροχοί που λογίζονται ως έξτρα στο configurator της BMW μιας και η Trophy διατίθεται βασικά με τους χυτούς αλουμινένιους – που δεν μας άρεσαν σχεδιαστικά.

Από κει και πέρα, οι νέες BMW F 450GS έρχονται να πέσουν ουσιαστικά κάτω από το δέντρο που ξεκίνησε η R 1300GS











και γι' αυτό και αυτό το σχήμα της θυμίζει έντονα την αυτήν. Αυτό ήταν το concept άλλωστε αλλά και ο στόχος των σχεδιαστών ουσιαστικά, να μοιάζει το πάνω τμήμα, τα πλαστικά περιφερειακά αλλά και η θέση οδήγησης με το R 1300GS. Και αυτό μάλλον το καταφέρνει η νέα F 450GS, ιδιαίτερα στους χρωματισμούς Trophy.

Είναι σίγουρα εντυπωσιακή η νέα μοτοσυκλέτα. Θα λέγαμε ότι ο LED προβολέας που διαθέτει είναι και πιο όμορφος από αυτόν του R 1300GS που δίχασε τους αγοραστές με το σχήμα X.

Χαρακτηριστικά πλαισίου

Διαθέτει ένα 14λιτρο στενό ρεζερβουάρ στο οποίο κουμπώνεις σωστά και έχει μία θέση οδήγηση που σε τοποθετεί μέσα στη μοτοσυκλέτα, εκτός αν έχεις την ψηλή σέλα που πάλι δεν σε βγάζει πολύ "επάνω", αλλά σίγουρα είναι καλύτερη αν είσαι άνω του 1.80. Τα χειριστήρια, τα βρίσκεις όλα κοντά σου εύκολα. Το πλαίσιο είναι γεροδεμένο, με ατσάλινο χωροδικτύωμα, κατασκευασμένο από σωλήνες στρογγυλής διατομής. Το υποπλαίσιο είναι αφαιρούμενο αλλά με κολλητά μαρσπιέ συνεπιβάτη και θα θέλαμε να είναι αφαιρούμενα τόσο για αφαίρεση τους στο χώμα, όσο και για αντικατάσταση.

Η BMW πάντως τοποθετεί το G/S – Gelande Strasse (άσφαλτος / χώμα) σε μία μικρή GS για να δώσει αυτή την δυνατότητα στην εμπειρία οδήγησης.

Η συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα συνολικά είναι πολύ χαμηλή, όχι τόσο σε απόσταση εδάφους η οποία βρίσκεται στα 20cm αλλά τόσο σε ύψος σέλας όσο και σε συνολική σχεδίαση – βλέπεις πως τα πλαστικά της βρίσκονται ουσιαστικά κοντά και σχεδόν κάτω από τις τιμονόπλακες, το fering είναι λες και το έχεις πιέσει προς τα χαμηλά. Και αυτό έχει θετικά αλλά και αρνητικά στην πράξη. Η μοτοσυκλέτα είναι πολύ στενή, είναι χαμηλή, με διαδρομές αναρτήσεων στα 180 χιλιοστά, και δείχνει σαν ένα μοτοσυκλετάκι και απέχει από τον όγκο που πρεσβεύουν οι περισσότερες μοτοσυκλέτες της κατηγορίας – και ενίοτε "πουλάει".

Σου δίνει τη δυνατότητα να παίξεις, να στρίψεις με 3.000-4.000 στροφές και με την ίδια σχέση να κινηθείς και στην μικρή ευθεία, αφού υπάρχει διάρκεια στην απόδοση



Μπορεί να φαίνεται στις φωτογραφίες και στα βίντεο μεγάλο και γεροδεμένο αλλά τελικά είναι όντως γεροδεμένο, αλλά είναι μικρούλικο. Βασικά, θα λέγαμε ότι είναι ένα τροφαντό R 310GS. Δηλαδή λίγο μεγαλύτερο από το μονοκύλινδρο R 310GS, στο ίδιο όμως concept, με αύξηση διαστάσεων κατά 10-15%. Εύκολα θα μπορούσες να το μπερδέψεις με αυτό αν τα είχες δίπλα - δίπλα.

Στόχος η ευχρηστία

Στόχος βέβαια ήταν να είναι άνετο στην κυκλοφορία του σε ό,τι συνθήκη και να βρίσκεσα και με αυτές τις διαστάσεις, περνάει από παντού. Η BMW, έχει δημιουργήσει μια μοτοσυκλέτα με πολύ μικρό μεταξόνιο στα 1465 χιλιοστά, το οποίο έχει αντισταθμίσει με ένα μεγάλο




F450
METZELER
BMW



ίχνος στα χιλιοστά, προφανώς για να είναι εύκολη αλλά και σταθερή. Και βασικά, έχει τοποθετήσει τροχούς 19 και 17 ιντσών για μπροστά και πίσω, με τα μικρότερα σε διαστάσεις ελαστικά της κατηγορίας, 100/90 και 130/80 που συμβάλλουν μεν στην ευχρηστία της μοτοσυκλέτας και στην αλλαγή κατεύθυνσης αλλά δεν μπαίνουν στα μονοπάτια των σαφώς πιο χωμάτινων διαστάσεων 21/18. Ούτε καν στον ακραίο off-road χαρακτήρα της κατηγορίας που είδαμε αρχικά να καθιερώνει το CFMOTO 450MT.

Το νέο on/off της BMW, με αυτά τα χαρακτηριστικά, είναι εύκολα προσβάσιμο, χαμηλό, μαζεμένο σε διαστάσεις. Έχει αναρτήσεις της KYB οι οποίες ρυθμίζουν αναφορικά με την απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς στο μπροστινό ανεστραμμένο σύστημα με διάμετρο καλαμιών στα 43mm (στις Sport και Trophy). Δηλαδή μπορείς αν θέλεις να επιλέξεις έκδοση με ρυθμίσεις συμπίεσης και επαναφοράς που δεν διατίθεται στο base model. Το αμορτισέρ το οποίο δεν έχει μοχλισμό, εδράζεται απευθείας στο ελλειπτικής σχεδίασης αλουμινένιο ψαλίδι και ρυθμίζεται ως προς την απόσβεση επαναφοράς που βρίσκεται στο άνω τμήμα – το ελατήριο προφορτίζεται μηχανικά από το κάτω σημείο.

Γενικά είναι μία προσεγμένη κατασκευή στα πρότυπα της BMW, με γνωστούς διακόπτες που συναντάμε και στα μεγαλύτερα μοντέλα, με την ροδέλα στο αριστερό γκριπ που επιτρέπει την απομακρυσμένη πλοήγηση στο menu, μία νέα οθόνη TFT με διαγώνιο 6,5 ιντσών, με συνδεσιμότητα με το κινητό αλλά και όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες – ακόμη και πλοήγηση μέσω connectivity. Ρυθμιζόμενες μανέτες, χούφτες σε μαύρο ή λευκό χρωματισμό (Trophy), και κάπως έτσι μπαίνεις στο site της εταιρίας και αρχίζεις και “χτίζεις” με αξεσουάρ αναλόγως τι θες: Πλαϊνά κάγκελα, αλουμινένια ποδιά, ψηλή ή χαμηλή σέλα, ζελατίνες fering – έρχονται με μικρή διάφανη, και μπορείς να επιλέξεις σκουρόχρωμη, όπως του Trophy, η οποία δεν ρυθμίζεται εύκολα – πρέπει να ξεβιδώσεις τέσσερις βίδες για να την βάλεις στην άνω θέση.

Πλούσιος εξοπλισμός

Στις εκδόσεις συναντάμε ως standard τα θερμαινόμενα γκριπ, αλλά και το Quick Shifter, όπως και το ABS Pro με τα τέσσερα riding modes – Rain Sport, Enduro και Enduro Pro, τα οποία και διαφοροποιούν από το άνοιγμα του γκαζιού και την απόδοση της δύναμης έως και το φρένο του κινητήρα – το οποίο και ρυθμίζει κιόλας.


F 450





Στην Enduro Pro ρύθμιση αφαιρείται το ABS από τον πίσω τροχό και παραμένει σε μικρή επίδραση στο μπροστινό τροχό – δεν αφαιρείται ποτέ τελείως, ενώ έχει ενδιαφέρον πως το Traction Control αφαιρείται και ενεργοποιείται, ακόμη και εν κινήσει.

Και πάμε στο ζουμί, που χωρίς αυτό, δεν μπορούμε να…. φάμε. Έχουμε έναν κινητήρα ο οποίος είναι ο μικρότερος της κατηγορίας. Δικύλινδρος σε σειρά, με δύο εκκεντροφόρους επικεφαλής, κυβισμό στα 420 κυβικά εκατοστά, με απόδοση στο άνω άκρο της κατηγορίας Α2, στους 48 ίππους και 43nm ροπής. Με κιβώτιο 6 σχέσεων, και διαθέσιμο το 80% της ροπής, κατά την BMW, στις 3.000s.α.λ.

Ο κινητήρας αυτός διαφοροποιείται με το σύστημα αυτόματου συμπλέκτη που ονομάζεται Easy Ride Clutch, ο οποίος ουσιαστικά καταργεί την χρήση της μανέτας συμπλέκτη, η οποία διατηρείται μεν, αλλά την χρησιμοποιείς αν θες, δε. Αν δεν θες, απλά αλλάζεις ταχύτητες χρησιμοποιώντας το λεβιέ, σαν να οδηγάς παπί. Μπορείς ας πούμε να βρίσκεσαι σταματημένος με πρώτη σχέση στο φανάρι, και να ξεκινάς απλά με το γκάζι, ή να σταματάς χωρίς να χρειάζεται να κατεβάσεις νεκρά κάποια στιγμή καθώς φρενάρεις. Αλλά μιας και τον οδηγήσαμε στο χώμα, θα μιλήσουμε παρακάτω αναλυτικά γι' αυτόν.

Αυτά και άλλα πολλά είδαμε στο ταξίδι μας στην Σικελία, όπου βρεθήκαμε να οδηγήσουμε αυτή την νέα και σημαντική για την BMW και την κατηγορία, μοτοσυκλέτα.

Με απόδοση που είναι πολύ καλή για την κατηγορία. Με πλήρη εξοπλισμό, με στιβαρό πλαίσιο, εξαιρετικό στήσιμο και πολύ καλά φρένα που περιλαμβάνουν ακτινικής τοποθέτησης





δαγκάνα τεσσάρων εμβόλων της Brembo για μπροστά σε δίσκο διαμέτρου 310mm και δαγκάνα της By Bre για πίσω σε δίσκο 240mm, η δύναμη και το δάγκωμά είναι εμφανή από την πρώτη στιγμή και το πρώτο ακούμπημα της μανέτας.

Sport και άσφαλτος

Της δυνατότητες όμως μας τις έδειξε η Sport έκδοση, με την οποία και ξεκινήσαμε την δοκιμή, σε μία όμορφη ορεινή διαδρομή με αρκετά καλό οδόστρωμα, πολύ κλειστές στροφές με λίγα χιλιόμετρα, αλλά και μικρές ευθείες – και λίγη εθνική οδό. Συνδέοντας τα βουνά κινούμενοι αρχικά στην εθνική οδό, διαπιστώσαμε την σταθερότητα της F 450GS η οποία είναι πολύ καλή αλλά κάπως νευρική στα πολλά, αν θελήσεις να κουνήσεις το τιμόνι για να δεις πως αντιδρά. Η προστασία από τον αέρα είναι μέτρια μιας και η μοτοσυκλέτα που οδηγούσα είχε την standard ζελατίνα, και δείχνει πως για ταξίδι, θα χρειαστεί την μεγάλη που διατίθεται ως έξτρα.

Πέραν του αναμενόμενου, η σταθερότητα συνδυάζεται με ευχρηστία και εύκολη αλλαγή κατεύθυνσης, με τον κινητήρα να αποδίδει γραμμικά και να ανεβάζει ψηλά τις στροφές του χωρίς μπέρδεμα, χωρίς μείωση απόδοσης αλλά ούτε και ξέσπασμα. Αποτέλεσμα της επιτάχυνσης ήταν να φτάσω μέχρι τα 150-152 στο κοντέρ, με την 5η ουσιαστικά να ανεβάζει τις στροφές στις 10.500s.α.λ. όπου επεμβαίνει ο κόφτης, και την 6η να μην προλαβαίνει / να μην έχει δύναμη και χρόνο να ανεβάσει στις συγκεκριμένες ευθείες. Η τελική από την BMW πάντως ανακοινώνεται στα 165χ.α.ω.Έδειχνε πάντως ότι η 6η σχέση είναι περισσότερο overdrive και για ταξιδιωτική χρήση παρά διαθέσιμη για επιτάχυνση.

Αυτό που βοηθάει πάντως στην οδήγηση είναι η ροπή που εμφανίζεται χαμηλά και δίνει χαρακτηριστικά ελαστικότητας στον κινητήρα, ο οποίος δέχεται τις σχέσεις άνετα σε χαμηλές στροφές, και επιταχύνει γραμμικά. Το κάνει τόσο άνετα που νομίζεις ότι το κιβώτιο είναι κοντό σε κλιμάκωση, και αυτό κάπως σε μπερδεύει, γιατί μπορείς να είσαι με επιλεγμένη 3η σχέση και να επιταχύνεις αβίαστα, αλλά όχι γρήγορα. Κατεβάζοντας 2η σχέση μέσα στη στροφή, ο κινητήρας θα δουλέψει πιο ψηλά σε στροφές αλλά θα επιταχύνει και ανάλογα για να σου δώσει αυτό “που ακούς” από την λειτουργία του, μιας και είναι κάπως τραχύς σε λειτουργία. Κρατώντας το γκάζι ανοιχτό, νομίζεις ότι τον ζορίζεις ακόμη και στις μεσαίες στροφές, ουσιαστικά όμως σου δίνει την δυνατότητα να ανεβάζεις στροφές και να κινείσαι με 5000-6000 και σταθερό ρυθμό, και να έχεις άλλο ένα περιθώριο των 4.000 στροφών μπροστά σου μέχρι τον κόφτη.

Παιχνίδι και αλλαγή κατεύθυνσης

Σου δίνει τη δυνατότητα να παίξεις, να στρίψεις με 3.000-4.000 στροφές και με την ίδια σχέση να κινηθείς και στην μικρή ευθεία,



αφού υπάρχει διάρκεια στην απόδοση. Ο κινητήρας μπορεί να δουλεύει ψηλά, ξεκούραστα, απλώς στην αρχή σε μπερδεύει κάπως η απόδοση της ροπής, και χρειάζεται σωστή επιλογή σχέσης για να κινηθείς σβέλτα.

Όμως δεν έχει καμία έκπληξη στην λειτουργία του, ούτε θετική, ούτε αρνητική. Μετά τις 6 χιλιάδες που αρχίζει να δείχνει τα δόντια του, τα δείχνει καλογυαλισμένα, και όχι ακονισμένα. Δεν υπάρχει κάποιο ξέσπασμα στην απόδοση, είναι ομαλός σε λειτουργία και εξηγείται και από την απουσία κυβικών, μιας και είναι ο μικρότερος της κατηγορίας, με 420 πραγματικά κυβικά εκατοστά.

Είναι όμως παιχνιδιάρικος, αφού σου επιτρέπει να κινείσαι σβέλτα, να απενεργοποιήσεις το Traction και να κάνεις σούζες εύκολα με ένα τσίμπημα του συμπλέκτη, και να αλλάζεις με sport συμπεριφορά τις ταχύτητες με το εξαιρετικό quick shifter σύστημα. Οι ρυθμίσεις των Modes, δεν κάνουν κάποια ορατή διαφορά στην απόδοση εκτός από το Rain το οποίο περιορίζει κάπως την απόκριση και το ανέβασμα στροφών.

Βασικά όμως, η μοτοσυκλέτα έχει πολύ καλό ζύγισμα και είναι εύκολη στη χρήση της. Η BMW την ανακοινώνει στα 178 κιλά και το χαμηλό της σχήμα και ανάλογο ζύγισμα, την κάνει να κινείται πολύ εύκολα, να αλλάζει εύκολα κατεύθυνση στις στροφές, να είναι εύκολη στην πόλη. Ωστόσο, δεν έλειψε η αίσθηση ότι “ανοίγει” την γραμμή στην στροφή, ειδικά σε κλειστές στροφές με πλάγιασμα και σημεία όπου επιβαλλόταν το στρίψιμο του τιμονιού προς την εσωτερική.
Ίσως με ρύθμιση στις αναρτήσεις ή σε πιέσεις στα πολύ καλά ελαστικά διπλής χρήσης της Maxxis που χρησιμοποιεί η Sport να άλλαζε ή να βελτιωνόταν κάπως αυτό. Οι αναρτήσεις πάντως είναι μαλακές και με γρήγορη λειτουργία, με μαλακά ελατήρια, που στις ανωμαλίες πολλές φορές τίναζαν ή χτυπούσαν – ιδιαίτερα το αμορτισέρ χωρίς μοχλισμό. Με γρήγορες επαναφορές.

Ο συνδυασμός χαμηλής μοτοσυκλέτας με μαλακές αναρτήσεις και μικρό μέγεθος, με ελαστικό και ροπάτο κινητήρα, σίγουρα συντελεί σε μία εύχρηστη μοτοσυκλέτα για χρήση σε πόλη και λίγο παραέξω. Με την σέλα να κουράζει κάπως μετά από δύο ώρες χρήσης, τα γόνατα...

Διαβάστε περισσότερα!


SPECIAL
MOTO
ADVENTURE HUB
▪ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ▪ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΝΑΒΑΤΗ
▪ ΑΞΕΣΟΥΑΡ ▪ ΑΝΑΛΩΣΙΜΑ ▪ ΜΠΑΤΑΡΙΕΣ
Εθνάρχου Μακαρίου 130, Δάφνη T:2160002320 info@specialmoto.gr
CFMOTO
KOVE
ROYAL ENFIELD
YAMAHA
STARK

Στον απόηχο ενός θρύλου

Του Απόστολου Μιστιλόγλου
Φωτογραφίες: Γιώργος & Χρήστος Καραγιωργάκης/Suzuki Greece



Η Suzuki έχει έναν τρόπο με τις μοτοσυκλέτες. Βγάζει μία «καθαρότητα», μία γνησιότητα χαρακτήρα και μία εμμονή με την ταυτότητα και την ποιότητα, που συγκρίνεται με λίγες μάρκες. Το... υπό προϋποθέσεις νέο SV-7GX, πατά στα χνάρια του θρυλικού SV650, αποτελώντας μία μετεξέλιξη που είχε ήδη γεννηθεί στο μυαλό πολλών αναβατών. Σήμερα, που το crossover είναι μόδα και νόμος, ήρθε η ώρα να γνωρίσουμε και στην Ελλάδα, την πολλά υποσχόμενη μοτοσυκλέτα.

Για όσους δεν θέλουν μία μοτοσυκλέτα «Adventure», δηλαδή οπωσδήποτε με τροχούς τουλάχιστον 19 και 17 ιντσών (αν όχι 21-18), τα crossover/sport touring πλέον φαντάζουν μονόδρομος – για άλλη μία φορά στην ιστορία. Η συνταγή κάνει κύκλους διαχρονικά και ξανάρχεται στο προσκήνιο, πιστή στο ραντεβού της: Θυμηθείτε, επί παραδείγματι, το πρωτοπόρο TDM, το σαρωτικό Versys 650, την επιτυχία της διαφορετικής ιδέας του Mana 850 και του NC700/750X. Ο συνδυασμός street αρετών και της μετρήσιμης άνεσης μίας On-Off θέσης οδήγησης, σταθερά πετυχαίνει. Για να δούμε όμως και το ιδιαίτερα πολυσυζητημένο SV-7GX, το οποίο χαζοάργησε να μας έρθει οριστικά, αλλά τελικά τα κατάφερε.

Αν μη τι άλλο, η Suzuki κατάφερε και μία ανταγωνιστική, για τα δεδομένα της κατηγορίας του SV-7GX, τιμή, στα 8.295 εναρκτήρια, που την


SUZUKI
SV-7 GX


TOKICO


TC
E
F
N
ABS
TRIP 1
4.2


MODE


SUZUKI





καθιστά σημαντικά πιο προσιτή από τους αντιπάλους της με το «καλημέρα σας». Φυσικά, υπό προϋποθέσεις. Ας τα αναλύσουμε.

Κινητήρας και πλαίσιο για μαθήματα ιστορίας

Δύο είναι οι αρχές της σωστής μοτοσυκλέτας και το διατυμπανίζω με κάθε ευκαιρία. Κινητήρας και πλαίσιο. Τίποτα, και εννοώ τίποτα, δεν καμουφλάρει την κακή δουλειά σε αυτό το κομμάτι. Εδώ καμία Suzuki δεν πάσχει, πόσο μάλλον η νέα SV-7GX, που πατάει σε μία από τις καλύτερες θεμελιωδώς μοτοσυκλέτες όλων των εποχών και έναν κινητήρα στο Top 5 της μοτοσυκλετιστικής ιστορίας. Το SV650 είναι μία σπουδή λιτής πλην ολοκληρωμένης μοτοσυκλέτας και στις βάσεις της, οικοδομήθηκε το SV-7GX.

Για αυτό και στην παράγραφο της εισαγωγής, αναφέρομαι σε «υπό προϋποθέσεις νέα» μοτοσυκλέτα, με την έννοια του όχι η SV-7GX δεν αναπτύχθηκε επ' ουδενί, από το μηδέν. Εκεί θα σταθούν και οι όποιοι πολέμιοι της, μιλώντας για κινητήρα από το 1999, πλαίσιο «μία από τα ίδια» και, φυσικά, το συμβατικό εμπρός πιρούνι. Η Suzuki χαρακτηρίζεται από έναν κάποιον συντηρητισμό τα τελευταία χρόνια είναι η αλήθεια. Δεν υιοθετεί αμέσως τις τελευταίες τάσεις, χρησιμοποιεί τεχνικές βάσεις και τμήματα που ήδη έχει, δεν τολμά όπως άλλοι, να τα λέμε απλά. Όμως, παραμένει 100% Made In Japan, προσόν από μόνο του για πολλούς, ενώ το ότι σημειώνει αύξηση πωλήσεων σε διεθνείς αγορές, αν μη τι άλλο, μας λέει ότι κάτι κάνει σωστά. Τι διάολο!

Έτσι, ο V2 των 645 κ.εκ. κάνει πάλι την εμφάνιση του όπως τον ξέρουμε και τον αγαπάμε, αλλά με νέο κιβώτιο ταχυτήτων (το οποίο όμως μας έδειξε μία κάποια δυσκολία στην ανεύρεση της νεκράς, κατά την οδήγηση, που ίσως εξηγείται από μείωση της διαδρομής μεταξή 1ης και 2ας, υπέρ της χρήσης quickshifter), νέα πηνία και βολάν, πλέον πλήρως ηλεκτρονικό γκάζι ride-by-wire με 3 χάρτες ισχύος (τις γνωστές μας A-B-C), κάθετους αυλούς εισαγωγής για βέλτιστη πλήρωση στις ψηλές στροφές, όπως και 2 μπουζί ιριδίου ανά κύλινδρο.

Το πλαίσιο είναι ατσάλινο τύπου χωροδικτύωμα και, σε συνδυασμό με το ατσάλινο ψαλίδι, δεν έχει αλλαγές σε σχέση με το SV650, τουλάχιστον από όσα


SUZUKI





αναφέρονται, σημαντική αναθεώρηση όμως δέχθηκε η θέση οδήγησης. Σε σχέση με το V-Strom 650 που το γνωρίζουν περισσότεροι, το τιμόνι στο SV-7GX είναι χαμηλότερο κατά 44 χιλιοστά και πιο μπροστά κατά 47 χιλιοστά, με τα μαρσπιέ κατά 30 mm ψηλότερα. Σε σχέση με το SV, τώρα, το τιμόνι της SV-7GX είναι κατά 17 mm ψηλότερα, κατά 24 mm πιο πίσω και τα μαρσπιέ κατά 10mm χαμηλότερα. Φαίνεται πιστεύουμε, σε ποια φιλοσοφία πρόσκειται περισσότερο το SV-7GX…

Κομψή εμφάνιση, καλοφτιαγμένη αλλά και κάπως λιτή

Δυνατό σημείο της SV-7GX θα χαρακτήριζα την καθαρή σχεδίαση της, καθώς χωρίς να ρισκάρει ιδιαίτερα, η Suzuki δημιούργησε μία εύπεπτη και μοντέρνα φόρμα. Ανεβαίνοντας στην θέση οδήγησης, η πολύ χαμηλή σέλα (795 χιλιοστά!) και το καλό ζύγισμα στα 226 κιλά του κορμιού της SV-7GX, την κάνουν εύκολα διαχειρίσιμη εξαρχής. Η Suz έχει προβλέψει ψηλότερη σέλα με το ανάλογο γέμισμα, για τους ψηλότερους (που πάμε στα 820 χιλιοστά ύψους), ενώ η θέση οδήγησης είναι ΟΚ για τα «μέσα» αναστήματα, με αρκετά φαρδύ τιμόνι για μεγαλύτερη άνεση στα χέρια.

Περί λιτότητας που είπαμε πριν, η ζελατίνα ρυθμίζεται με την χρήση εργαλείων, μόνο εν στάσει (διατίθεται και ψηλότερη ως έξτρα εξοπλισμός). Παράλληλα, απουσιάζουν από τον εξοπλισμό ένα κεντρικό σταντ (δεν υπάρχει προς το παρόν πρόβλεψη να προσφερθεί), ένα cruise control, αλλά στον αντίποδα, έχεις π.χ. χούφτες. Στα πολύ καλά του εξοπλισμού, η TFT οθόνη που

Είναι μία πραγματική, πολύ καλόστημένη μοτοσυκλέτα, που σε κερδίζει στην οδήγηση της και όχι στο Youtube και στο Tiktok



προσφέρει μία εκτεταμένη συνδεσιμότητα με κινητό τηλέφωνο. Τα «απλούστερα» ηλεκτρονικά με 3 χάρτες ισχύος και 3 επίπεδα Traction Control (συν την απενεργοποίηση του), μπορεί να ακούγονται λιτά, αλλά είναι ακριβώς αυτό που χρειάζεσαι και δουλεύουν άριστα.

Καλύτερα να οδηγάς παρά να μιλάς

Ας πιάσουμε πρώτα τον «ελέφαντα στο δωμάτιο», δηλαδή το συμβατικό τηλεσκοπικό πιρούνι. Το τι έχει γραφτεί στα social μύδια, δεν περιγράφεται, ως προς το γιατί, εν έτει 2026, η Suzuki τοποθέτησε απλό πιρούνι στο SV-7GX. Ναι, εντάξει, πρέπει να τα λέμε όλα. Είναι μία επιλογή αναχρονιστική, μία επιλογή εύκολη και «έτοιμη», που μειώνει ακόμα περισσότερο το κόστος. Στο μάτι, χαλάει αρκετούς και (δυστυχώς) είμαστε σε μία εποχή που το μάτι ευθύνεται σε μεγάλο βαθμό για τις πωλήσεις. Από την άλλη, όλοι όσοι σχολίασαν, δεν έχουν οδηγήσει το SV-7GX, διότι στο δρόμο η μοτοσυκλέτα κλείνει στόματα.


SUZUKI
SV-7GX


RADIAL
TUBELESS











Εν αρχή ην ο καταπληκτικός δικύλινδρος που για άλλη μία φορά, δείχνει ότι οι 73 ίπποι του είναι πολύ καλογυμνασμένοι και, ειδικά στην χαρτογράφηση Α, έχει φοβερό «μπαμ» και άρπαγμα πρακτικά από στάση (!) και μία μεσαία περιοχή στροφών που δεν έχει αντίπαλο σε αίσθηση. Εν κινήσει, λόγω των χαρακτηριστικών που προσδίδει το πλαίσιο, η μοτοσυκλέτα επιταχύνει και αλλάζει κατεύθυνση με ένα σαφές σπορ στοιχείο και σε κάνει να ξεχάσεις τα κιλά της, τα οποία φαίνονται απλώς ένας αριθμός.

Η ουδέτερη, παρά τα σπορ στοιχεία, εργονομία της μοτοσυκλέτας, κάνει εύκολη την εναλλαγή των ρόλων σας πάνω στην σέλα, η οποία διατηρείται από τις προηγούμενες μοτοσυκλέτες της Suzuki. Ως προς την άνεση, η σύντομη μας επαφή με την μοτοσυκλέτα δεν επιτρέπει γενναίες τοποθετήσεις, αλλά μία κάποια σκληρότητα της ήταν αισθητή. Το σχήμα της, με το «σκάψιμο» για τον αναβάτη, βελτιώνει κάπως το «κλείδωμα» σου στη μοτοσυκλέτα.

Από το Λουτράκι μέχρι την πανέμορφη Λίμνη Βουλιαγμένης, που κρύβεται πίσω του, απολαύσαμε στροφές και μάλιστα σε ζωηρό ρυθμό από το πρώτο χιλιόμετρο, μιας και οι μοτοσυκλέτες φορούσαν ελαστικά Pirelli Angel. Εκεί, εξαφανίζεται και η παραμικρή αμφιβολία που μπορεί να έχεις για το πιρούνι. Είναι άριστα ρυθμισμένο, σε καμία περίπτωση ασαφές, με πολύ καλή πληροφόρηση τηρουμένων των αναλογιών, εμπνέοντας άμεσα εμπιστοσύνη.



Πλαγιάζεις με το «καλημέρα σας»... και, εντός της καμπής, το μπροστινό παραμένει σταθερό, ενώ και το πίσω κρατά πολύ καλά, με λίγο πιο μαλακή αίσθηση. Χάρη στην ελαστικότητα του V2 η έξοδος από την στροφή είναι απόλυτα απολαυστική και τα χιλιόμετρα μαζεύονται πολύ γρήγορα. Η αλλαγή κατεύθυνσης γίνεται με απόλυτη ακρίβεια – νιώθεις την SV-7GX σαν μία ψηλή naked!

Αλλά και η ποιότητα κύλισης εμφανίστηκε απόλυτα αξιόλογη, αν και για περισσότερα σχόλια για τις αναρτήσεις σε συνθήκες πόλης, επιφυλασσόμεθα για αναλυτικότερη δοκιμή διαρκείας – όπως και από άποψης φρένων, καθώς είδαμε ότι το ABS έμπαινε ιδιαίτερα βιαστικά στον εμπρός τροχό, σαφώς περισσότερο από το ιδανικό. Με δύο τετραπίστονες δαγκάνες εμπρός, υπάρχουν πολλά περιθώρια πέδησης και ίσως η κατανομή βάρους της μοτό επηρεάζει την συμπεριφορά τους, μας άφησαν πάντως την γεύση ότι το εμπρός φρένο μπορεί να γίνει ακόμη καλύτερο. Και πάλι, επιφυλάσσομαι για περισσότερα σχόλια, στην δοκιμή διαρκείας, καθώς μέσα σε μία ώρα, μπορείς να πάρεις περιορισμένες εντυπώσεις... που και πάλι, αποδείχθηκαν εν γένει θετικές.

Πιο προσιτή από «τους άλλους» με τον δικό της χαρακτήρα

Η SV-7GX είναι μία μοτοσυκλέτα απλή, «απόσταγμα» θα την χαρακτήριζα, με έμφαση στην οδηγική συμπεριφορά και στο «πλαίσιο-κινητήρας» ως βασικό προσόν της, παράλληλα με την τιμή της. Στα 8.295 ευρώ, μιλάμε για ένα δελεαστικό ποσόν σε σχέση με τα άμεσα ανταγωνιστικά μοντέλα της - υπολογίστε, ωστόσο, μία επιβάρυνση 300 ευρώ πλέον, για οποιοδήποτε άλλο χρώμα πλην του λευκού, με την τιμή να φτάνει τα 8.595 ευρώ.

Η SV-7GX έχει κάτι που μου αρέσει πολύ: Είναι μία πραγματική, πολύ καλόστημένη μοτοσυκλέτα, που σε κερδίζει στην οδήγηση της και όχι στο Youtube και στο Tiktok. Σίγουρα, η προσιτότητα της επαφίεται και στην απλούστερη της τεχνολογία, σε σχέση με τον ανταγωνισμό, όπως και στην άμεση διαθεσιμότητα της πλατφόρμας. Όμως, η ίδια η μάρκα της, είναι εγγύηση, και η Suzuki μας δείχνει ότι έχει ακόμη την διάθεση να εστιάζει κατά πρώτον στην ποιότητα και στην οδηγική συμπεριφορά, για όσους ξέρουν να εκτιμούν τις ανάλογες αρετές. Τον επόμενο λόγο θα έχουν... οι πωλήσεις!



years on the road

MOTOACTION

MOTORCYCLES

drive beyond limits

MOTOACTION

Sales / Parts / Accessories / Service

Λεωφόρος Κωνσταντίνου Καραμανλή 49 Τ.Κ.54639 - Θεσσαλονίκη

Τηλ./fax: (+30) 231 098 8189 Mail: info@motoaction.gr Web: www.motoaction.gr

aprilia® TRIUMPH KTM MOTO GUZZI® DUCATI Husqvarna

Αποστολή στη Βουλγαρία

Η Harley-Davidson επανήλθε στην Ελλάδα μέσω του Fais Group και η αποστολή στη Βουλγαρία για την οδήγηση των νέων μοντέλων 2025, ήταν μία πολύ καλή αρχή να συστηθούμε ξανά!

Του Τάκη Μανιάτη

Τι να πρωτοπείς για μία εταιρία σαν την Harley-Davidson τις οποίας οι μοτοσυκλέτες βρίσκονται στο προσκήνιο πάνω από έναν αιώνα; Στη χώρα μας η αντιπροσώπευση είχε σταματήσει τα τελευταία χρόνια λόγω αλλαγών στην εταιρία, κάτι το οποίο επανέρχεται σε φυσιολογικά επίπεδα έπειτα από την αντιπροσώπευση της μάρκας από το Fais Group, που ουσιαστικά, έχει συνδεθεί με την αμερικάνικη εταιρία από το παρελθόν. Η πρώτη μας επαφή ξανά με τις εκπληκτικές αμερικάνικες μοτοσυκλέτες έμελλε να γίνει στην Βουλγαρία, στην Σόφια, όπου βρεθήκαμε για να οδηγήσουμε όλα τα νέα μοντέλα. Σε μία σύντομη επαφή, θα οδηγούσαμε όσα περισσότερα μοντέλα μπορούσαμε, όχι τόσο για να δούμε τις επιδόσεις, την οδηγική συμπεριφορά και τις αλλαγές, αλλά να θυμηθούμε αυτή την μοναδική αίσθηση που σου δίνει η οδήγηση μίας Harley-Davidson.

Η Harley-Davidson διαθέτει αρκετές κατηγορίες μοντέλων, και χαρακτηριστικά αναφέρουμε τις Grand American Touring, Trike, Cruiser / Softail, Adventure, Sport, CVO – Custom Vehicle Operations.

Αλλαγές για την νέα χρονιά

Για το 2025, τα κοινά στοιχεία για όλα τα μοντέλα είναι τα φρένα που προέρχονται από την Brembo, η επιλογή τριών χαρτών οδήγησης στην ηλεκτρονική ανάφλεξη, το Infotaiment για πληροφόρηση του αναβάτη, και οι εκδόσεις CVO - εκτός των Sport μοντέλων.




BIKER
ARLEY-
VIDSON





- Ξεχωρίζει ο κινητήρας Revolution Max που συναντάμε στις Nightster Special και Sporster S από την σειρά Sport, και στις Pan America Special, Pan America ST, καθώς και Pan America CVO.
- Στις εκδόσεις Sport, ο 975T όπως ονομάζεται, αποδίδει 89 ίππους και 95Nm, στην Nightster Special και στην έκδοση 1250T, 121 ίππους και 125Nm στην Sporster S.
- Στις Adventure Touring μοτοσυκλέτες, τοποθετείται ο Revolution Max 1250 (χωρίς συνοδευτικό αρτικόλεξο), με απόδοση 150 ίππων και 125Nm ροπής, και στις τρεις προαναφερθείσες εκδόσεις.
- Οι άλλοι κινητήρες που συναντάμε στην γκάμα είναι οι Milwaukee Eight στις 117 ίντσες και 121 ίντσες, που χρησιμοποιούνται σε διαφορετικές μοτοσυκλέτες.
- Αυτός με τις 117 ίντσες και απόδοση 105 ίππων και 176 χιλιόγραμμων ροπής χρησιμοποιείται στις Road King Special, Street Glide, Road Glide και Street Glide Ultra.
- Αυτός με τις 121 ίντσες και απόδοση στους 115 ίππους και 183 χιλιόγραμμα ροπής, στις CVO Street Glide, CVO Road Glide, CVO Road Glide ST – στην συγκεκριμένη με απόδοση 126 ίππων.

Παράλληλα, παράγεται και μία έκδοση CVO Road Glide RR με απόδοση 153 ίππων από τον κινητήρα Screaming Eagle stage IV των 131 ιντσών, σε περιορισμένη παραγωγή στα 131 τεμάχια, που είναι και η ισχυρότερη μοτοσυκλέτα που κατασκευάζει η Harley-Davidson, και είναι βασισμένη στις αγωνιστικές που συμμετέχουν σε ανάλογο πρωτάθλημα ταχύτητας στην Αμερική.

Η Harley-Davidson δίνει την δυνατότητα για πολλές χρωματικές επιλογές αλλά και διαφορετική επιλογή χρώματος πλαισίου ή όλων των νίκελ σε ματ χρωματισμό, δίνοντας επιλογή στους μελλοντικούς κατόχους να φτιάξουν την προσωπική τους μοτοσυκλέτα όπως επιθυμούν, Υπάρχουν φυσικά και οι CVO εκδόσεις που έρχονται full εξοπλισμένες αξεσουάρ και διαφορετικούς μοναδικούς χρωματισμούς.

Και αυτό που εκπλήσσει πραγματικά, είναι από την πρώτη στιγμή που βρίσκεσαι στη σέλα, και διαπιστώνεις ότι η μοτοσυκλέτα είναι τουλάχιστον η μισή απ' ότι φαίνεται στις φωτογραφίες, σε αίσθηση



Οδηγική εμπειρία

Εμείς θα ξεκινούσαμε την μέρα μας – και θα την τελειώναμε μάλιστα! - με την Pan America, την adventure μοτοσυκλέτα που παράγει η Harley-Davidson και δεν έχουμε βρει την ευκαιρία να οδηγήσουμε. Σε δύο εκδόσεις, τόσο με ακτινωτούς τροχούς όσο και με χυτούς αλουμινένιους, μία ψηλή


BIKEIT
Arai


BIKER
ARAI
1250



και μία χαμηλή έκδοση, η οποία διατηρεί την σχεδίαση της Harley-Davidson στο μπροστινό τμήμα του fering, αλλά και στο σημείο του ρεζερβουάρ και στο υπόλοιπο σώμα. Και αυτό που εκπλήσσει πραγματικά, είναι από την πρώτη στιγμή που βρίσκεσαι στη σέλα, και διαπιστώνεις ότι η μοτοσυκλέτα είναι τουλάχιστον η μισή απ' ότι φαίνεται στις φωτογραφίες, σε αίσθηση. Πολύ καλό ζύγισμα, εύκολη στην οδήγηση από τα πρώτα μέτρα, λειτουργική και εργονομική, μαζεμένη, με το τιμόνι αρκετά κοντά στον αναβάτη, δίνοντας καλούς μοχλούς για να την ελέγξεις. Το διαπιστώνεις από τα πρώτα μέτρα, με τον έλεγχο της να βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα ευκολίας, και τα κιλά της να εξανεμίζονται από τη στιγμή που κυλούν οι τροχοί. Το σύνολο είναι μία πολύ ευχάριστη έκπληξη που πραγματικά δεν περιμένεις – ειδικά από μία εταιρία χωρίς προηγούμενο στις adventure, όπως η Harley-Davidson, δείχνοντας πως έχει γίνει τρομερή δουλειά στην εξέλιξη.

Η αλλαγή κατεύθυνσης γίνεται με την σκέψη, και η μοτοσυκλέτα με τις ημιενεργητικές αναρτήσεις δείχνει σταθερή, προσβλέψιμη, με καλή πρόσφυση τόσο στις στροφές όσο και στις επιταχύνσεις, και με πολύ ισχυρά φρένα. Όμως, η Pan America είναι αρκετά sport σε αίσθηση, και θα λέγαμε ότι θυμίζει έντονα μία Yamaha Tracer 9, με την θέση οδήγησης να είναι παραπλήσια και τον κινητήρα με τους 150 ίππους να γαζώνει! Μιλάμε για άμεσο ανέβασμα στροφών, δύναμη από τις πολύ χαμηλές στροφές, λύσσα στο άνοιγμα του γκαζιού και εκτίναξη του στροφομέτρου στα κόκκινα σε χρόνο d.t. - χαρακτηριστικά πρωτόγνωρα για Harley-Davidson! Όλα αυτά φυσικά συνοδεύονται τόσο από γρήγορες επιταχύνσεις αλλά και από τρομερές σε διάρκεια σούζες με απίθανο έλεγχο της μοτοσυκλέτας ακόμη και με τον ένα τροχό στον αέρα!

Harley-Davidson εμπειρία

Η Pan America εντυπωσιάζει και στις δύο εκδόσεις της, με την χαμηλή να είναι πολύ πιο φιλική για τον μέσο χρήστη, με τα ίδια επιθετικά χαρακτηριστικά να είναι διαθέσιμα και να προσδίδουν sport χαρακτήρα από την πρώτη επαφή.

Πραγματικά μας εξέπληξε η Pan America, αλλά όλα τα μοντέλα που οδηγήσαμε, έστω και για λίγο, μας έδωσαν το feeling της Harley-Davidson, που είναι άλλωστε και το ζητούμενο. Τα περισσότερα άλλωστε, δεν είναι sport με την έννοια που έχουμε συνηθίσει, όπως το Sporster ας πούμε, με την ροπή να ξεχειλίζει και την θέση οδήγησης να τοποθετεί το σώμα ελαφρώς σκυφτό προς τα εμπρός, με τα πόδια αντίστοιχα μπροστά στα μαρσπιέ. Μία από τις πιο όμορφες Harley-Davidson για εμάς με το μικρό πίσω τμήμα και το μονόσελο να ξεκαθαρίζει τη χρήση.



Παρόμοιου ύφους η Nighster η οποία δείχνει ως ένας συνδυασμός της Sportster και της 883 σε μεγάλο κυβισμό, με το τιμόνι κάπως πιο ψηλά και διπλή σέλα για την υποδοχή και συνεπιβάτη.

Βρεθήκαμε στην σέλα της Breakout με τον φαρδύ πίσω τροχό και τις πανέμορφες ζάντες και το ίσιο τιμόνι που σε τοποθετεί αρχοντικά με τα πόδια μπροστά.

Αλλά και στην Street Bob με την στενή σιλουέτα και το ψηλό τιμόνι με τους ακτινωτούς τροχούς και τις φυσούνες στα καλάμια του μπροστινού συστήματος να τονίζουν την αισθητική του.

Γνωρίσαμε τις μοτοσυκλέτες τουρισμού στην σέλα της Heritage Classic που με το στυλ και την ευχρηστία της μας κέρδισε.

Κλείσαμε την οδήγηση με Street Glide Ultra από την κατηγορία Touring, την ναυαρχίδα της εταιρίας για τουρισμό με όλες τις ανέσεις που μπορεί να σου προσφέρει μία τέτοια μοτοσυκλέτα με τις τρεις μεγάλες βαλίτσες, το μεγάλο fering και το ηχητικό σύστημα, αλλά και την τεράστια οθόνη με σύστημα infotaiment.

Η Harley-Davidson μας έδωσε την πρώτη γεύση από τα μοντέλα 2025 της γκάμας της, για τα οποία πήραμε μία μυρωδιά κυρίως από την εμπειρία που μπορεί να σου προσφέρει η εταιρία, και ταυτόχρονα, ανακαλύψαμε και μία άλλη πλευρά, αυτή της δυναμικότητας που συναντάει κανείς στην Pan America.

Εν αναμονή αναλυτικών δοκιμών από μοτοσυκλέτες που θα διατεθούν προς δοκιμή από την νέα αντιπροσωπεία της Harley-Davidson, Fais Group, λέμε εις το επανιδείν και αναμένουμε με χαρά την επόμενη φορά της απολαυστικής οδηγικής εμπειρίας.

KYT



TT-REVO
169€

R2R
239€



GREY
219€



BLACK
149€

R2R
Performance, technology, high level design: R2R "from Race to Road" is the helmet to live the long trip and the city

TT-REVO
The full-face helmet by KYT in thermoplastic with ADT-Advanced technology

MC motor import
Arai Center Athens
ARAI, SUOMY, ACERBIS
Μιχαλακοπούλου 36 Αθήνα 115 28 / Τηλ: (+30) 210 7212986 / E-mail: mcmotor@otenet.gr

Εύχρηστος πύραυλος!

Του Τάκη Μανιάτη



Μπορεί η νέα γενιά της KTM 1390 Super Adventure S και η πολυαναμενόμενη Evo να άργησε ένα χρόνο, όμως ήρθε ανανεωμένη, πιο φιλική από ποτέ, πιο sport από ποτέ, αλλά και πιο… αυτόματη από ποτέ!

Αυτόματη και σβέλτη

Η νέα KTM 1390 Super Adventure S EVO είναι μία από τις λίγες μοτοσυκλέτες που δεν θέλαμε με τίποτα να επιστρέψουμε στην αντιπροσωπεία, μιας και την βολευτήκαμε τόσο πολύ στην καθημερινότητα, παρά το ότι σε γενικές γραμμές, είναι ένα… τέρας!

Βασισμένη στην καρδιά του 1390 Super Duke R, με δύο χιλιοστά μεγαλύτερα έμβολα και 1350 κυβικά εκατοστά από τα 1301, η νέα Super Adventure S επιστρέφει στην αγορά με 173 δηλωμένα άλογα – η ισχυρότερη μοτοσυκλέτα της κατηγορίας adventure.

Αλλά δεν είναι ούτε η αύξηση του κυβισμού, ούτε τα έξτρα άλογα – παρά την σημαντική αύξηση στην πραγματικότητα – στο δυναμόμετρο, που μας μάγεψε. Σε σχέση με το απερχόμενο μοντέλο, το νέο 1390 Super Adventure S EVO αφήνει στο δυναμόμετρο 21 περισσότερα άλογα, φτάνοντας στα 153 πραγματικά!

Το βασικότερο όλων όμως είναι πως αυτά τα άλογα, οδηγούνται πανεύκολα στην συγκεκριμένη έκδοση, που είναι αυτόματη, και βάζει την KTM σε ένα νέο μαγικό κόσμο.


BIKEIT!


APEX
brembo


MENU
15:13
ABS
Road
EBC
Std.
ON


MODE
A/M







Το νέο κιβώτιο της KTM ονομάζεται AMT – Automatic Manual Transmission και είναι μία επανάσταση ειδικά για την ίδια την εταιρία, μιας και χαράζει μία νέα γραμμή στις sport μοτοσυκλέτες της. Το κιβώτιο το οποίο είναι αυτόματο ως προς την λειτουργία του, διαθέτει κανονικά τις σχέσεις του, αλλά καταργεί την μανέτα του συμπλέκτη. Δεν υπάρχει καθόλου μανέτα και όλη η χρήση της μοτοσυκλέτας γίνεται απλά από το γύρισμα του δεξιού γκριπ.

Επιλέγεις από το διακόπτη στο δεξί άκρο του τιμονιού το αυτόματο ή το manual, πρόγραμμα που θέλεις και απλά ανοίγεις το και επιταχύνεις. Το σύστημα αναλαμβάνει να ανεβάζει και να κατεβάζει τις σχέσεις αναλόγως mode που έχεις προεπιλέξει ανάμεσα στα street / sport / rain / off road, και ανάλογα διαμορφώνονται τόσο ο χάρτης της απόδοσης και τα ηλεκτρονικά βοηθήματα, όσο και το ανέβασμα / κατέβασμα σχέσεων.

Σύνδεση με τον εγκέφαλο

Ιδιαίτερα σημαντικό είναι πως ο τρόπος με τον οποίο αλλάζει σχέσεις δεν απέχει πολύ από αυτό που θα ήθελες να κάνεις εσύ ως αναβάτης, αν και για μας θα ήταν προτιμότερο στις αργές ταχύτητες να προσαρμόζεται η αλλαγή σχέσης κάπως νωρίτερα αντί για τις 4.000s.α.λ. περίπου, για να μην δουλεύει ψηλά ο κινητήρας, ειδικά όταν κινείσαι μέσα σε κίνηση ή μέσα σε στενά. Τώρα, μπορεί να διασχίσεις ένα στενό της γειτονιάς με 1η σχέση. Βέβαια, παίζει ρόλο και ο τρόπος οδήγησης του καθέ αναβάτη, αλλά εμείς θα προτιμούσαμε λόγω ροπής και κυβικών να έχουμε 2η σχέση αντί για 1η, σε τέτοιες ταχύτητες. Ωστόσο, οι αλλαγές σχέσεων γίνονται πολύ ομαλά και αν θελήσεις να πάρεις τον έλεγχο στο… πόδι, το κάνεις, αφού υπάρχει ποδομοχλός – λεβιές ταχυτήτων, ο οποίος αλλάζει τις σχέσεις σαν σε παπί.
Στην συγκεκριμένη χρήση, εμείς απλά το δοκιμάσαμε επιλέγοντας το manual, απλά και μόνο για να δούμε πως είναι στην πράξη το σύστημα. Στην πραγματικότητα, μπορείς να το έχεις στο auto και να αλλάζεις κατά βούληση με το πόδι αν θέλεις πιο γρήγορη αλλαγή σε ανέβασμα ή κατέβασμα. Κάτι που έτσι κι αλλιώς μπορείς να το κάνεις με τα paddles που θα βρεις στον αριστερό διακόπτη και σου επιτρέπουν να ανεβάζεις ταχύτητες πατώντας με τον αντίχειρα, ή να κατεβάζεις με τον δείκτη, ανεξαρτήτως προγράμματος, manual ή auto.


brembo





Δηλαδή, μπορείς να παρεμβαίνεις με τα δάχτυλά σου όποτε θέλεις μια διαφορετική σχέση από την προεπιλεγμένη του auto και να ανεβάζεις ή να κατεβάζεις πιο νωρίς.

Υπάρχει όμως και άλλος ένας χρηστικός τρόπος – ο χρηστικότερος όλων θα έλεγα, για να κατεβάζεις ταχύτητες, αφήνοντας όλη τη δουλειά στο δεξί χέρι: Κλείνοντας το γκάζι τελείως, υπάρχει ένα κενό προς το μπροστινό τμήμα, όπου αν γυρίσεις προς τα εκεί το χέρι σου – αντίστροφη δηλαδή από το άνοιγμα του γκαζιού, ο κινητήρας κατεβάζει σχέσεις!

Πάρε τον έλεγχο

Οπότε, μπορείς πλησιάζοντας στο φανάρι ή στην στροφή, να γυρνάς το γκρίπ προς τα εμπρός, και να κατεβάζεις μία – μία τις σχέσεις, κάτι πολύ απολαυστικό που τοποθετείται για πρώτη φορά σε μοτοσυκλέτα παραγωγής.

Σε κάθε περίπτωση, μπορείς να με τα paddles ή τον λεβιέ να αλλάζεις ταχύτητες πριν τον κόφτη – γιατί η μοτοσυκλέτα αλλάζει αρκετά ψηλά ταχύτητες, και όταν αλλάζει στον κόφτη, νιώθεις την αλλαγή ως χτύπημα, αφού τα κυβικά και η δύναμη δεν κρύβονται. Χρονικά όμως, αυτό το κιβώτιο ταχυτήτων θα σου δώσει τις ταχύτερες αλλαγές και ανάλογη επιτάχυνση σε περίπτωση που θέλεις να κινηθείς γρήγορα είτε σε ευθείες είτε σε στροφές.

Εξίσου σημαντικός όμως είναι ο τρόπος με τον οποίο έρχεται η δύναμη κατά την οδήγηση. Η μοτοσυκλέτα λειτουργεί πολύ ομαλά και ήρεμα,

Νιώθεις κατά την επιτάχυνση ένα μαγικό χέρι να σε στρώχνει από πίσω και κρατιέσαι από το τιμόνι να μην φύγεις



πολύ όμορφα, πολύ ποιοτικά. Την απολαμβάνεις σε κάθε διαδρομή, μόνος ή διάβαλλο, προσφέρει την ροπή της και τον άριστο ψεκασμό από τις πολύ χαμηλές στροφές κι έτσι γίνεται εύκολη στην οδήγηση σαν ένα μεγάλο παπί.

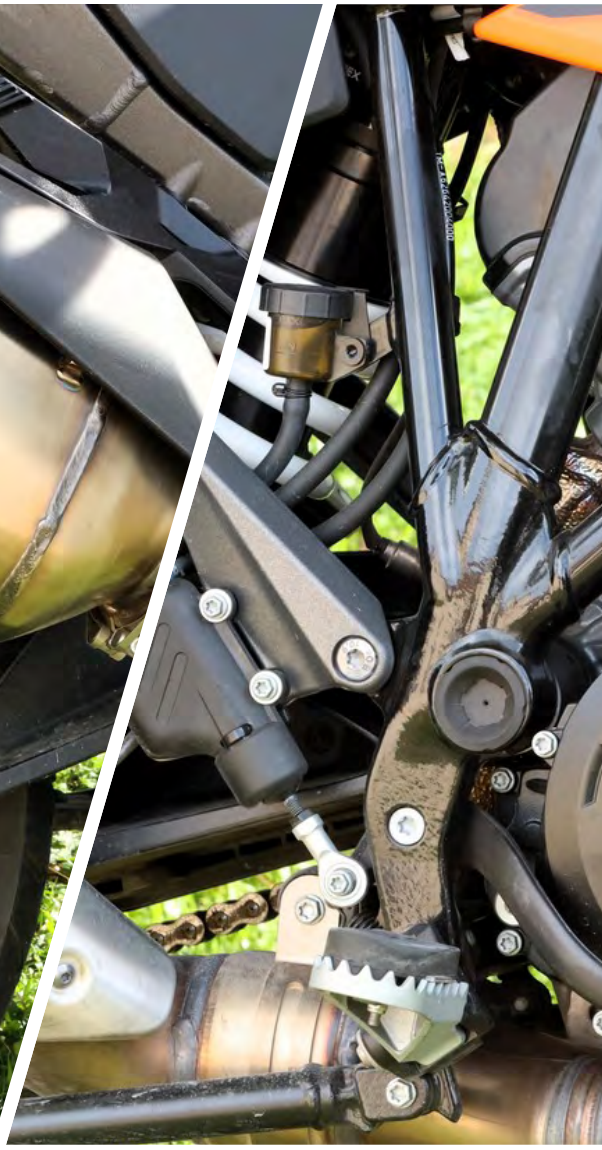
Και αυτό έχει ιδιαίτερη αξία όταν μιλάμε για τον μεγαλύτερο δικύλινδρο V κινητήρα που ανακοινώνει 173 άλογα και στον τροχό βγάζει 153. Στην προηγούμενη έκδοση του 2021, η 1290 που είχαμε είχαμε μετρήσει εμείς βρισκόταν στα 129 άλογα και βρήκαμε στο δυναμόμετρο του Power House όπου μετράμε και διατηρούμε και το αρχείο μας, μετρήσεις με πιο φρέσκα μοντέλα, μέχρι 132-133 άλογα στον τροχό. Και αυτά, χωρίς τους Euro5+ περιορισμούς του νέου μοντέλου.

Η διαφορά στην πράξη είναι τρομερή και αυτό συμβαίνει σε όλα τα προγράμματα εκτός από το Rain και το Off-road, στο οποίο η δύναμη φτάνει “μόλις” στα 98 άλογα.

Σε αυτ;ή την αίσθηση συμβάλει τα δέοντα και το σύστημα Camshift, το οποίο παρέχει βελτιωμένη ικανότητα οδήγησης σε χαμηλές και υψηλές στροφές, χαμηλές εκπομπές ρύπων και


BIKEIT
SUPER
ADVENTURE
BIKEIT


brembo




RES
UP









κατανάλωση καυσίμου. Στις υψηλότερες στροφές, τα έκκεντρα εισόδου μετατοπίζονται προς τα πλάγια, ανοίγοντας τις βαλβίδες όλο και πιο ψηλά για να πλημμυρίσει ο κύλινδρος με καυσαέρια, επιτρέποντας τη μέγιστη δυνατή απόδοση. Στο εύρος των χαμηλότερων στροφών, τα έκκεντρα εισόδου επιστρέφουν το χρονισμό και την ανύψωση της βαλβίδας, βελτιστοποιώντας την οδήγηση. Αυτή η διπλή προσέγγιση προσφέρει ισχυρή ώθηση στην απόδοση, είτε στους δρόμους της πόλης είτε σε πιο γρήγορους δρόμους, απόδοση που φαίνεται ειδικά μετά το πέρασμα από τις μεσαίες στις ψηλές στροφές περιστροφής του κινητήρα.

Απόδοση superbike

Το τρομερό έχει να κάνει περισσότερο με την ομαλή απόδοση του κινητήρα. Νιώθεις κατά την επιτάχυνση ένα μαγικό χέρι να σε σπρώχνει από πίσω και κρατιέσαι από το τιμόνι να μην φύγεις. Τα ηλεκτρονικά βοηθήματα αναλαμβάνουν να μην σπινάρει, να μην κάνει σούζα, και να φύγει μπροστά, είτε είσαι κάθετα ως προς το έδαφος, είτε πλαγιασμένος, μιας και η μονάδα επεξεργασίας “βλέπει” την θέση σου και αναλόγως επεμβαίνει – κάτι που κάνει και στα φρένα έτσι κι αλλιώς με το τελευταίας γενιάς Cornering ABS.



Στην πράξη, κοιτάς τα superbike δεκαετίας και τα χλευάζεις, γιατί πραγματικά δεν μπορεί να σε πλησιάσει κανείς. Αλλά ακόμη και πιο γρήγορες σε ιπποδύναμη μοτοσυκλέτες, με το σύστημα αλλαγής ταχυτήτων και με την επιτάχυνση που σου δίνει η νέα KTM 1390 Super Adventure S EVO, σε βάζει "αναγκαστικά" σε διαδικασία σύγκρισης. Και αν είσαι αναβάτης ready to race μοτοσυκλέτα που επέλεξες ανάλογη μοτοσυκλέτα, θα πρέπει να ξέρεις ότι αυτή είναι το απόλυτο όπλο. Αυτή η EVO και όχι η έκδοση με το μηχανικό κιβώτιο.

Από εκεί και πέρα έχουμε ένα νέο πακέτο που έχει διατηρήσει ίδια χαρακτηριστικά από το προηγούμενο, αλλά το κουστούμι του είναι νέο. Νέα πλαστικά περιφερειακά ειδικά στο μπροστινό τμήμα, νέα ζελατίνα fering η οποία ρυθμίζει με το χέρι, που είναι κάτι που θα θέλαμε να δούμε σε επόμενο μοντέλο να αλλάζει και να γίνεται ηλεκτρικά ρυθμιζόμενη.

Σημαντικό εξίσου με τις αλλαγές στα μηχανολογικά μέρη είναι πως στην νέα KTM 1390 Super Adventure S έχει διατηρηθεί και θα τολμούσαμε να πούμε, ενισχυθεί, ο travel χαρακτήρας, γιατί ο αναβάτης εδώ πέρα κουμπώνει σωστά, κάθεται άνετα, καλύπτεται πλήρως από τη ζελατίνα και το ρεζερβουάρ, σε σημείο που ακόμη και αν βγαίνεις για βόλτες με 4 και 5 βαθμούς κελσίου, δεν θα σε ακουμπήσει ο καιρός. Ακόμη και στα χέρια σου ή στο κράνος, θα νιώσεις ελάχιστα τον αέρα να σε χαϊδευει. οπότε γλυτώνεις από κρύο, γλυτώνεις από βροχή και ίσως το καταλάβεις λίγο στις νέες χούφτες, στην άκρη τους, εκτός αν τις ρυθμίσεις λίγο πιο ψηλά.

Βελτιώσεις παντού

Έχουμε τελείως νέο μούτρο, νέα φωτιστικά σώματα που έχουν διατηρήσει τον χαρακτήρα που είδαμε στο προηγούμενο μοντέλο, αλλά με νέο design. Το ραντάρ βρίσκεται επίσης στο μπροστινό τμήμα, υπάρχουν νέα προβολάκια τα οποία έχουν cornering λειτουργία και ο κατάλογος με τα ηλεκτρονικά είναι πολύ μακρύς και σημαντικός. Η πραγματικότητα είναι ότι αυτή η μοτοσυκλέτα...

Διαβάστε περισσότερα!

VOGE POWERED BY motomarket

ΕΙΣΑΙ ADVENTURE Ή SCOOTER ΤΥΠΟΣ;

Όποιος κι αν είσαι έχεις super δώρο...



Με την αγορά DS525X ή SR4 SMART (RADAR)
παίρνεις κουπόνι δώρου αξίας μέχρι

500€

Η προσφορά ισχύει για περιορισμένο αριθμό ετοιμοπαράδοτων μοτοσυκλετών και μέχρι εξαντλήσεώς τους.
Ισχύουν όροι & προϋποθέσεις. Ενημερώσου στο δίκτυο αντιπροσώπων και στο www.voge.gr

FUCHS Silkolene SUPERIOR MOTORCYCLE OILS

Βρυσούλων 56, Ν. Φιλαδέλφεια | info@voge.gr | 210 2585991 MOTOTREND


SHARK
CFMOTO
800MT



Φωτογραφίες: Δημήτρης Κατσούλας

Μπαρδούνια, Μπαρδουνιώτες & Μπαρδουνοχώρια

Η αειθαλής CFMOTO 800MT κυλάει ανέμελα τους τροχούς της στην τραχιά γη της ανατολικής Μάνης και πιο συγκεκριμένα στους νοτιοανατολικούς πρόποδες του Ταΰγετου.

Η γωνιά αυτή του νομού Λακωνίας είναι σχετικά άγνωστη και αρκετά απομονωμένη, όμως καταφέρνει και συναρπάζει τον μοτοταξιδιώτη. Η περιοχή που θα γνωρίσουμε χαρακτηρίζεται από απόκρημνες κορφές, χαράδρες, δάση αλλά και ποτάμια. Μάλιστα το σημαντικότερο ποτάμι είναι αυτό της Άρνας που αποτελεί τον υδροδότη του Γυθείου, όχι μόνο στις μέρες αλλά από τους αρχαίους χρόνους, μόνο που τότε ήταν γνωστός ως Σμύνος ποταμός. Πέραν όμως της φυσικής ομορφιάς, ο τόπος εντυπωσιάζει με την πλούσια ιστορία του, την παραδοσιακή αρχιτεκτονική αλλά και την ιδιαίτερη κουλτούρα του.

Καλώς ήρθατε στα Μπαρδουνοχώρια, ένα σύμπλεγμα οικισμών που κατοικήθηκε κυρίως από τους Μπαρδουνιώτες, έναν εξισλαμισμένο πληθυσμό που κατάγονταν από την Αλβανία και εγκαταστάθηκε εκεί κατά τη διάρκεια της Οθωμανικής περιόδου (κυρίως τον 15ο και 16ο αιώνα).

Η ιδιαίτερη αυτή ονομασία λέγεται πως προέρχεται ετυμολογικά από παραφθορά του ονόματος των Βιλεαρδουίνων, Φράγκων πριγκίπων του Μορέως, ενώ μια άλλη εκδοχή πιστεύεται πως προέκυψε από την ενετική λέξη vardia, που σημαίνει φρουρά. Το μόνο σίγουρο είναι πως εμφανίστηκε στους μεσαιωνικούς χρόνους!







Κατά την Ελληνική Επανάσταση του 1821, ο τόπος αυτός κατέστη θέατρο σφοδρών συγκρούσεων μεταξύ Ελλήνων επαναστατών και των Μπαρδουνιωτών, μιας και όπως ήταν αναμενόμενο είχαν ταχθεί με την πλευρά των Οθωμανών. Μετά την ανεξαρτησία της Ελλάδας, η περιοχή σταδιακά εγκαταλείφθηκε από τους μουσουλμανικούς πληθυσμούς και τα χωριά πέρασαν στον έλεγχο των Ελλήνων.

Τα Μπαρδουνοχώρια αποτελούνταν από τα εξής χωριά: Καστάνια, Σελεγούδι, Άγιος Νικόλαος, Κόκκινα Λουριά, Μέλισσα, Αρχοντικό, Παλιά Μπαρδούνια, Δεσφίνα, Κάστρο της Μπαρδούνιας, Σίνα, Προσήλιο, Λεμονέα, Μελιτίνη, Αγία Μαρίνα, Άρνα, Σπαρτιά, Γόλα, Γοράνοι, Πολοβίτσα, Βασιλική, Λιαντίνα, Ποταμιά, Χάνια Βασιλακίου και Πετρίνα.

Με βάση το υπέροχο πετρόκτιστο χωριό Μέλισσα, ξεκίνησε και η περιήγηση στα χωριά αλλά και στα αξιοθέατα της περιοχής.

Η πρώτη στάση έγινε στο πέτρινο γεφύρι της Στάρας, βρίσκεται μερικά χιλιόμετρα έξω από το χωριό Μέλισσα και ενώνει τις όχθες του ποταμού Σμύνου. Κατά την περίοδο της οθωμανικής κατοχής, ο ποταμός αποτελούσε το φυσικό σύνορο με την Ελεύθερη Μάνη. Εικάζεται πως κτίστηκε 400 με 500 χρόνια πριν τις μέρες μας! Στις άκρες του σώζονται κτίσματα που λειτουργούσαν ως φυλάκια-τελωνεία. Δυστυχώς το τρίτοξο γεφύρι δείχνει παρατημένο, αφημένο στο έλεος των καιρών. Αν και μοναδικό στην περιοχή έχει ξεχαστεί από την πολιτεία.

Ακολουθώντας ένα σφιχτό και ορεινό οδικό δίκτυο η CFMOTO 800MT σταμάτησε στον επόμενο σταθμό του οδοιπορικού, στο κάστρο της Μπαρδούνιας που βρίσκεται κοντά στο χωριό Άγιος Νικόλαος Σμυνούς. Το κάστρο στέκει επιβλητικό και ερειπωμένο στην κορυφή απόκρημνου λόφου. Η πρόσβαση δεν είναι εφικτή, το μονοπάτι που οδηγεί στα σπλάχνα του είναι φραγμένο, ο μόνος τρόπος για να το αντικρίσετε είναι με drone.

Πιστεύεται πως αρχικά ήταν βυζαντινό (9ο ή 10ο αιώνα), έπειτα πως πέρασε στην κατοχή των Φράγκων (13ο αιώνα), ενώ λίγο αργότερα ξανά γύρισε στους Βυζαντινούς όμως κάπου στο 1460 έπεσε στα χέρια των Οθωμανών, όπως και όλα τα κάστρα του Μοριά.





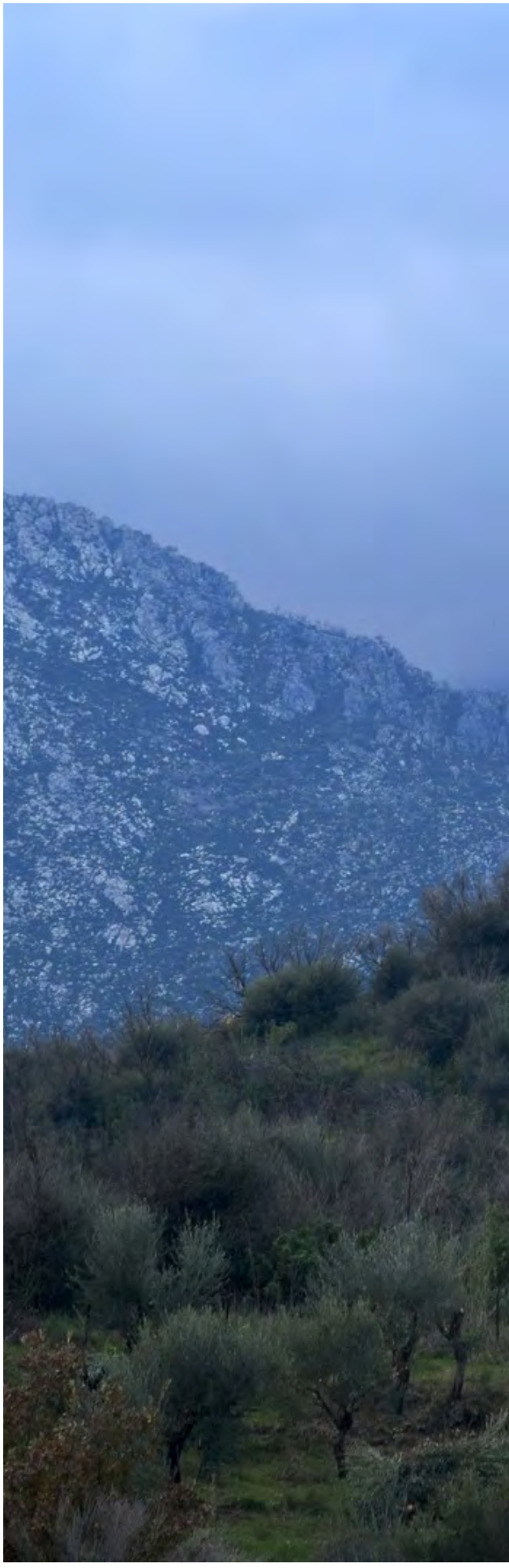


Από το ορεινό χωριό του Άγιου Νικολάου με το σημαντικό πολυβολείο του, η πορεία της κινέζικης μοτοσυκλέτας συνεχίζεται προς τον οικισμό Καστανιά για να τερματίσει σε μια μοναδική τοποθεσία και σε υψόμετρο 1040 μέτρων, όπου δεσπόζει η μονή της Παναγίας Γιάτρισσας. Η θέα είναι εκπληκτική, από την μια πλευρά ο Λακωνικός κόλπος και από την άλλη ο Μεσσηνιακός, ηρεμία, σιωπή, μόνο ο ήχος από τον άνεμο σπάει το κενό άντε και η καμπάνα αν φτάσεις εν ώρα λειτουργίας!

Η μονή πιστεύεται πως ιδρύθηκε τον 10ο αιώνα από τον όσιο Νίκωνα, ενώ κάποιοι άλλοι ερευνητές την κατατάσσουν στον 4ο αιώνα. Η Μονή πανηγυρίζει στις 08 Σεπτεμβρίου. Αν συνεχίσετε την πορεία σας, ο χωμάτινος δρόμος διασχίζει το δάσος της Βασιλικής, το νοτιότερο ελατόδασος της ηπειρωτικής Ευρώπης και εν συνεχεία οδηγεί στην Μεσσηνιακή Μάνη.

Επιστροφή προς το χωριό Κόκκινα Λουριά, το οποίο πήρε το όνομα του από το κοκκινόχωμα και τις πεζούλες (λωρίδες) όπου εγκαταστάθηκαν οι κάτοικοι του ή από τις αιματοβαμμένες λωρίδες των ρούχων που έσκιζαν οι κάτοικοι για να δέσουν τα τραύματα των συγχωριανών τους









μετά από τις μάχες με τους Οθωμανούς. Στάση στο καφενείο του χωριού για «ενδυνάμωση» και πίσω στον δρόμο.

Ξεπερνώντας τα όρια των Μπαρδουνοχωρίων, η CFMOTO 800MT ανηφορίζει ακούραστα προς το Σιδηρόκαστρο και από εκεί στον επιβλητικό Πολυάραβο, ένα εγκαταλειμμένο πέτρινο οικισμό που άφησε ανεξίτηλο το αποτύπωμά του στην ιστορία της Ελλάδας. Στις απόκρημνες πλαγιές που τον περιβάλουν διεξήχθη στις 19 Ιουλίου 1826 μια σημαντική σύγκρουση ανάμεσα στους παθιασμένους Μανιάτες και τους Αιγύπτιους του Ιμπραήμ. Η νίκη των Ελλήνων στον Πολυάραβο ήταν ηθική αλλά και στρατηγική για τους επαναστάτες. Ενίσχυσε το ηθικό τους και έδωσε δύναμη στους Μανιάτες για να συνεχίσουν την αγωνιστική τους πορεία.

Η μοτοσυκλέτα ξαποσταίνει στην όμορφη βρύση της Ελένης και οι ταξιδιώτες ανηφορίζουν προς την καρδιά του πέτρινου χωριού. Είκοσι λεπτά αργότερα το βλέμμα χάνεται προς τον Λακωνικό κόλπο. Η περιπλάνηση στα ερειπωμένα σπίτια και στα πέτρινα καλντερίμια προκαλεί. Έχεις την εντύπωση πως ο τόπος ζωντανεύει την νύχτα από τις ψυχές εκείνων που θυσιάστηκαν για την ελευθερία ενώ η εκκλησία του Αγίου Κωνσταντίνου δείχνει κατάμεστη, φιλοξενώντας στα σπλάχνα της τα γυναικόπαιδα, προσφέροντας τους καταφύγιο. Δέος είναι πραγματικά ένας Μοναδικός τόπος που δυστυχώς «αργοσβήνει».

Κάπου εκεί ολοκληρώνεται το οδοιπορικό στις νοτιοανατολικές απολήξεις του μυθικού Ταϋγέτου, σε έναν τόπο που συναρπάζει, γοητεύει αλλά και προβληματίζει μιας και δείχνει απομονωμένος και αποξενωμένος από την … «τουριστική» Μάνη!

ΟΔΗΓΟΣ ΑΓΟΡΑΣ

MARKET

BIKEIT!

ΜΠΟΤΕΣ ΜΠΟΥΦΑΝ ΑΞΕΣΟΥΑΡ ΕΚΚΕΝΤΡΟΦΟΡΟΙ
ΔΕΡΜΑΤΙΝΑ ΣΕΛΛΕΣ ΑΜΟΡΤΙΣΕΡ ΕΝΔΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

ΚΡΑΝΗ

ΓΑΝΤΙΑ ΓΥΑΛΙΑ ΡΟΥΧΙΣΜΟΣ

ΕΞΑΤΜΙΣΕΙΣ

ΠΑΝΤΕΛΟΝΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΦΙΛΤΡΑ ΒΕΛΤΙΩΤΙΚΑ
ΛΑΔΙΑ ΡΟΥΛΕΜΑΝ ΤΑΚΑΚΙΑ ΚΑΛΩΔΙΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΝΤΙΖΕΣ
ΛΟΥΚΕΤΑ

ΔΕΡΜΑΤΙΝΑ

ΦΡΕΝΑ
ΚΟΛΛΕΣ

ΑΝΤΙΤΡΙΒΙΚΑ ΨΥΚΤΙΚΑ ΥΓΡΑΤΙΜΟΝΙΑ ΠΛΑΣΤΙΚΑ
ΑΥΤΟΚΟΛΛΗΤΑ ΖΑΝΤΕΣ ΛΑΣΤΙΧΑ ΦΑΙΡΙΝΓΚ ΟΡΓΑΝΑ
ΒΙΔΕΣ ΣΚΡΙΠ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΑ ΖΩΝΕΣ ΑΝΤΙΚΛΕΠΤΙΚΑ

ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ

ΖΕΛΑΤΙΝΕΣ
ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ
ΕΡΓΑΛΕΙΑ

Kove - Τώρα όλη η σειρά 800X σε τιμή κάτω από 8.000 €

Η ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε. προχωρά σε σημαντική αναπροσαρμογή των τιμών των μοντέλων KOVE 800X, ενισχύοντας ακόμη περισσότερο την ανταγωνιστικότητά τους στην κατηγορία των adventure μοτοσυκλετών.

Με τον νέο τιμοκατάλογο, που τίθεται σε ισχύ από τις 15 Σεπτεμβρίου 2026, οι τιμές των 800X TOURING, 800X PRO UP και 800X RALLY μειώνονται έως και 500 €, με αποτέλεσμα ολόκληρη η οικογένεια 800X να διατίθεται πλέον κάτω από το όριο των 8.000 €.

- 800X TOURING – Μείωση 500 €

Η KOVE 800X TOURING περνά από τις 8.495 € στις 7.995 €, με συνολική μείωση 500 €.

Η TOURING αποτελεί την πλέον ταξιδιωτικά προσανατολισμένη πρόταση της οικογένειας 800X, με προηγμένα ηλεκτρονικά συστήματα και εξοπλισμό κατάλληλο τόσο για καθημερινή χρήση όσο και για μεγάλες διαδρομές.

- 800X PRO UP – Μείωση 200 €

Η KOVE 800X PRO UP διαμορφώνεται πλέον στις 7.995 €, από 8.195 €.

Η έκδοση PRO UP βρίσκεται στην καρδιά της οικογένειας 800X και απευθύνεται στον αναβάτη που αναζητά συνδυασμό ταξιδιωτικών δυνατοτήτων και αυξημένων δυνατοτήτων εκτός δρόμου.

- 800X RALLY – Μείωση 500 €

Η KOVE 800X RALLY αποκτά νέα τιμή 7.695 €, από 8.195 €, με μείωση 500 €.

Αποτελεί την έκδοση με τον εντονότερο off-road προσανατολισμό στη σειρά, με σαφή rally χαρακτήρα και στόχο τις πιο απαιτητικές διαδρομές εκτός ασφάλτου.

Τρεις Εκδόσεις, Ένα Νέο Όριο

Με τη νέα τιμολογιακή πολιτική, και οι τρεις εκδόσεις της σειράς KOVE 800X βρίσκονται πλέον κάτω από τις 8.000 €.

Από την TOURING έως την PRO UP και τη RALLY, η οικογένεια 800X καλύπτει διαφορετικές απαιτήσεις και χρήσεις, με κοινό παρονομαστή το εξαιρετικά χαμηλό βάρος, την υψηλή απόδοση, τον πλούσιο εξοπλισμό και τον adventure χαρακτήρα, πλέον σε ακόμη πιο ανταγωνιστικές τιμές.



KTM - Νέος τιμοκατάλογος 2026 για τα Off Road μοντέλα

Η αντιπροσωπεία της πορτοκαλί εταιρείας στη χώρα μας γνωστοποίησε τον ανανεωμένο κατάλογο των off road μοντέλων της.

Στον εν λόγω τιμοκατάλογο διατηρούνται οι προσφορές για τις εκδόσεις παλαιότερων εκδόσεων, με τις μεγάλες διαφορές να έχουν να κάνουν με τις χαμηλότερες τιμές στα MX μοντέλα και τις μικρές αυξομειώσεις στις τιμές των αντίστοιχων Enduro.

Δείτε αναλυτικά τον εν λόγω τιμοκατάλογο με ένα κλικ **εδώ**.

KTM



Givi X36 - Διαφορετικά στυλ, ίδια προστασία

Με το νέο X36, η ιταλική μάρκα ανεβάζει τον πήχη στην κατηγορία των flip-up κρανών.

Δεν είναι απλώς ένα μοντέλο αλλά μια ολόκληρη σειρά, διαθέσιμη σε εκδόσεις σχεδιασμένες να προσελκύουν αναβάτες από διαφορετικές κατηγορίες μοτοσυκλετών, χωρίς συμβιβασμούς στην τεχνολογία ή την άνεση. Το κομμάτι του πηγουνιού αναδιπλώνεται κατά 180° για μέγιστη ευελιξία, ενώ η κορυφαία έκδοση διαθέτει ένα ελαφρύ και ανθεκτικό κέλυφος από ανθρακονήματα, ιδανικό για όσους αναζητούν την καλύτερη απόδοση.

Χάρη στο νέο, flip back μηχανισμό, το προστατευτικό πηγουνιού περιστρέφεται πλήρως έως και 180° και ενσωματώνεται με το πίσω μέρος του κελύφους, βελτιώνοντας την ισορροπία του κράνους και παρέχοντας την τυπική αίσθηση ελευθερίας ενός κράνους jet όταν ταξιδεύει "ανοιχτό". Αυτή η λύση εκτιμάται ολοένα και περισσότερο από όσους εναλλάσσονται μεταξύ αστικών διαδρομών, περιηγήσεων και μεγάλων ταξιδιών, με το πλεονέκτημα της διπλής έγκρισης τύπου P/J ECE 22.06, η οποία επιτρέπει την ασφαλή χρήση του κράνους και στις δύο διαμορφώσεις.

Προς το παρόν, αυτή η νέα οικογένεια κρανών αποτελείται από τρεις εκδόσεις του X36, κατασκευασμένες αντίστοιχα από ανθρακονήματα, υαλοβάμβακα και τεχνοπολυμερές, για συνολικά 19 παραλλαγές, συμπεριλαμβανομένων χρωμάτων και γραφικών. Ξεχωρίζει η έκδοση Carbon, η οποία επιτυγχάνει περιορισμένο βάρος μόλις 1.590 γραμμαρίων, καθιστώντας την ελαφρύτερη στην γκάμα. Όλες οι εκδόσεις μοιράζονται ένα πλούσιο και πλήρες σύνολο χαρακτηριστικών: μια ανθεκτική στις γρατσουνιές ζελατίνα προετοιμασμένη για Pinlock (περιλαμβάνεται), μια ενσωματωμένη ζελατίνα ηλίου και ένα κέλυφος διαθέσιμο σε δύο μεγέθη για να εξασφαλιστεί καλύτερη ισορροπία μεταξύ διαστάσεων και εφαρμογής.

Το X36 Carbon διατίθεται επιπλέον στάνταρ με μια δεύτερη φιμέ ζελατίνα στο 75%, ιδανική για οδήγηση τις πιο φωτεινές μέρες. Μεγάλη προσοχή έχει επίσης δοθεί στην άνεση, με την εσωτερική επένδυση, να είναι πλήρως αφαιρούμενη και κατασκευασμένη από υποαλλεργικό ύφασμα, ενώ έχει σχεδιαστεί για να προσφέρει εργονομική εφαρμογή και να είναι ιδιαίτερα άνετη ακόμη και για όσους φορούν γυαλιά.



Αντιπρόσωπος GIVI στην Ελλάδα:
MOTO MARKET

Eleveit X Legend EVO σε νέο χρωματισμό Power Fluo

Η Eleveit λανσάρει το νέο χρωματικό συνδυασμό για την κορυφαία της offroad μπότα.

Εμπνευσμένη από την εμπειρία που αποκτήθηκε στα paddocks των Παγκοσμίων Πρωταθλημάτων FIM Motocross και Enduro, η νέα χρωματική γκάμα σε Power Fluo συνδυάζει το αγωνιστικό DNA της Eleveit με μια νέα εμφάνιση, σχεδιασμένη για αναβάτες που θέλουν να ξεχωρίζουν σε κάθε πρόκληση. Μετά από δύο σεζόν που άφησαν το στίγμα τους στα "παγκόσμια" paddocks λοίπον, η χρωματική γκάμα περιορισμένης έκδοσης Power Fluo εντάσσεται επίσημα στη σειρά της Eleveit. Γεννημένη από την εμπειρία της μάρκας στα υψηλότερα επίπεδα διεθνών αγώνων, αυτή η νέα έκδοση συνδυάζει την εξαιρετική τεχνική απόδοση των X Legend EVO με μια ακόμη πιο ξεχωριστή εμφάνιση, που δημιουργήθηκε για αναβάτες που βλέπουν τον εξοπλισμό τους ως έκφραση χαρακτήρα και κάνουν κάθε λεπτομέρεια μέρος του στυλ τους.

Με βάρος μόλις 3.700 γραμμάρια, η X Legend EVO κατατάσσεται στις ελαφρύτερες μπότες off-road με τέσσερις αγκράφες στην κατηγορία της. Το εύκαμπτο άνω μέρος από μικροΐνες συνδυάζει υψηλή αντοχή στην τριβή με εξαιρετική ελευθερία κινήσεων, ενώ η τρισδιάστατη εσωτερική επένδυση προωθεί τη ροή του αέρα και δημιουργεί ένα προστατευτικό αποτέλεσμα γύρω από το πέλμα και το κάτω μέρος του ποδιού. Έτσι, δημιουργείται μια ελαφριά, δροσερή και εξαιρετικά άνετη εφαρμογή που βοηθά στη μείωση της κόπωσης του αναβάτη κατά τη διάρκεια των προπονήσεων, των μεγάλων ημερών οδήγησης και των αγώνων σε κάθε εκτός δρόμου άθλημα.

Πιστοποιημένες με CE και UKCA, οι X Legend EVO ενσωματώνουν επίσης δύο ειδικά συστήματα σχεδιασμένα για να προστατεύουν τον αστράγαλο χωρίς να περιορίζουν τη φυσική του κίνηση κατά την οδήγηση. Το δε Σύστημα Κλειδώματος ελέγχει την κάμψη προς τα εμπρός, εμποδίζοντας τον αστράγαλο να υπερβεί το φυσικό του εύρος κίνησης μέσω ενός καινοτόμου στοιχείου πολυουρεθάνης που συνδέεται με τη φτέρνα. Σε περαιτέρω συνεργασία με αυτό, το σύστημα Ελεγχόμενης Πλευρικής Κάμψης χρησιμοποιεί ένα εξωτερικό πλαίσιο PU με ενισχυμένο κεντρικό άξονα για τη διαχείριση της πλευρικής κίνησης του αστραγάλου, περιορίζοντας την υπερβολική στροφή και την πλευρική κάμψη, διατηρώντας παράλληλα την αίσθηση και τον έλεγχο στη μοτοσυκλέτα.

Στα κουμπώματα, βρίσκουμε αγκράφες αλουμινίου με ατσάλινες εγκάρσιες ράβδους και μικρομετρικούς ιμάντες με γάντζο για να παρέχει ακριβές, ασφαλές και εύκολα ρυθμιζόμενο κλείσιμο. Σε περίπτωση πρόσκρουσης ή τυχαίας απελευθέρωσης, ο ενσωματωμένος μηχανισμός ασφαλείας διατηρεί τον βραχίονα της αγκράφας προσαρτημένο στην μπότα, επιτρέποντας στον αναβάτη να επαναφέρει γρήγορα το κλείσιμο ακόμα και κατά την οδήγηση, ενώ όλα τα εξαρτήματα του συστήματος στερέωσης είναι πλήρως αντικαταστάσιμα.

Τέλος, ομοίως πλήρως αντικαταστάσιμη είναι η σόλα διπλής σύνθετης σύνθεσης, με το σχέδιο του πέλματος να παρέχει εξαιρετική πρόσφυση τόσο κατά την όρθια στάση στα μαρσπιέ όσο και κατά τη διάρκεια των φάσεων απλής στήριξης, εξασφαλίζοντας τον έλεγχο που απαιτείται στις πιο δύσκολες πίστες motocross και enduro.

Αντιπρόσωπος Eleveit στην Ελλάδα:
MOTO MARKET



Yamaha TMAX Tech MAX - Γενναία εκπτωτική προσφορά για το Ceramic Grey

TMAX TECH MAX — Το πρότυπο της κατηγορίας, τώρα με 1.000€ όφελος στον χρωματισμό Ceramic Grey

Πριν από 25 χρόνια, η Yamaha δεν παρουσίασε απλώς ένα scooter, δημιούργησε μια ολόκληρη κατηγορία και από τότε μέχρι σήμερα παραμένει ο απόλυτος κυρίαρχος στον χώρο των mega scooters, με περισσότερους από 350.000 αναβάτες σε όλη την Ευρώπη να το έχουν κάνει κομμάτι της καθημερινότητάς τους. Ένα scooter για εκείνους που δεν θέλουν να διαλέξουν ανάμεσα στις υψηλές αποδόσεις και την πρακτικότητα της καθημερινότητας.

Τώρα δίνεται η ευκαιρία απόκτησης του κορυφαίου μοντέλου της κατηγορίας με συνολικό όφελος 1.000€. Η τιμή του TMAX Tech MAX στον χρωματισμό Ceramic Grey διαμορφώνεται πλέον από τα 16.400€ στα 15.400€.

Ο μεταλλικός χρωματισμός Ceramic Grey αναδεικνύει τις δυναμικές, σπορ γραμμές του TMAX Tech MAX, ένα scooter που συνδυάζει υψηλές επιδόσεις, προηγμένη τεχνολογία και κορυφαία ποιότητα κατασκευής. Ο ισχυρός κινητήρας των 562 κ.εκ., το ελαφρύ αλουμινένιο πλαίσιο καθώς και η κορυφαία τεχνολογία που περιλαμβάνει Smart Key, Cruise Control, θερμαινόμενη σέλα και grips, καθώς και μία οθόνη TFT 7 ιντσών με ενσωματωμένη πλοήγηση Garmin, συμβάλλουν σε μια ξεχωριστή εμπειρία οδήγησης η οποία συνοδεύεται από 3 χρόνια Εργοστασιακή Εγγύηση.

Η προνομιακή τιμή αφορά αποκλειστικά την έκδοση Ceramic Grey και ισχύει για περιορισμένο χρονικό διάστημα ή έως εξαντλήσεως των αποθεμάτων.

YAMAHA



Caberg Drift EVO II - Τώρα και με τα νέα γραφικά, Prism και Nobo

Τα νέα γραφικά Prism και Nobo εμπλουτίζουν τη γκάμα του 2026 για το Drift EVO II, το κορυφαίο full-face κράνος της Caberg που σχεδιάστηκε για τους πιο απαιτητικούς αναβάτες τουριστικής χρήσης.

Το Drift EVO II είναι το full-face κράνος που εξελίχθηκε από την Caberg για να προσφέρει στους αναβάτες την ιδανική ισορροπία μεταξύ άνεσης, λειτουργικότητας και ευελιξίας. Σχεδιασμένο για να συνοδεύει κάθε είδους διαδρομή, από τις καθημερινές μετακινήσεις στην πόλη έως τα μακρινά ταξίδια, συνδυάζει τη μοντέρνα σχεδίαση με τεχνικές λύσεις που εξασφαλίζουν εργονομία και πρακτικότητα στη χρήση. Για τον κατάλογο του 2026, η γκάμα εμπλουτίζεται με δύο νέες επιλογές γραφικών, τα Prism και Nobo, τα οποία αποδίδουν με διαφορετικό τρόπο τον σπορ και μοντέρνο χαρακτήρα του κράνους.

Ξεκινώντας με το Prism, βλέπουμε γεωμετρικές γραμμές, σχήματα και έντονους χρωματικούς συνδυασμούς. Το σχέδιο διατίθεται σε τρεις εκδοχές: ματ γκρι, φωσφοριζέ κόκκινο και γαλάζιο, γκρι, μαύρο και φωσφοριζέ κίτρινο, καθώς και ματ μαύρο, φωσφοριζέ κίτρινο και γαλάζιο. Ένα δυναμικό και σύγχρονο γραφικό σύνολο, όπου οι χρωματικές αντιθέσεις αναδεικνύουν τις γραμμές του Drift EVO II. Το αποτέλεσμα είναι μια ευέλικτη αισθητική προσέγγιση, σχεδιασμένη να ελκύει τους νεότερους και όχι μόνο λάτρεις της μοτοσυκλέτας.

Η επιλογή Nobo με τη σειρά της είναι πιο σπορ και επιθετική, διαθέτοντας βάση σε ματ μαύρο χρώμα που τονίζεται από έντονες φωσφοριζέ αποχρώσεις του κόκκινου, του μπλε και του μωβ, με την έντονη χρωματική αντίθεση αναδεικνύει τα σχήματα του κράνους και υπογραμμίζει τον σπορ χαρακτήρα του. Μια μοντέρνα, επιθετική και ξεχωριστή εμφάνιση, σχεδιασμένη για όσους θέλουν να προσδώσουν μια ισχυρή δόση ενέργειας και προσωπικότητας στις διαδρομές τους. Φυσικά τη μεγαλύτερη σημασία έχει το κράνος, με το κέλυφος να είναι κατασκευασμένο από υαλοβάμβακα (fiberglass) και να διατίθεται σε δύο μεγέθη: το μικρό κέλυφος για τα μεγέθη XS έως M και το μεγάλο κέλυφος για τα μεγέθη L έως XXL. Η πίσω αεροτομή συμβάλλει επίσης στην αεροδυναμική και τη σταθερότητα κατά την οδήγηση με υψηλές ταχύτητες. Η δε ζελατίνα με προστασία από τις γρατζουνιές συνδυάζεται με την αντιθαμβωτική μεμβράνη Pinlock Max Vision 70 (που περιλαμβάνεται στον βασικό εξοπλισμό), ενώ το σύστημα DVT (Double Visor Tech) ενσωματώνει εσωτερική φιμέ ζελατίνα ηλίου, η οποία χειρίζεται εύκολα ακόμα και με γάντια. Ιδιαίτερη έμφαση έχει δοθεί και στην άνεση, καθώς το σύστημα αερισμού περιλαμβάνει εμπρόσθιες εισαγωγές αέρα και οπίσθιες εξόδους, ενώ τα εσωτερικά μαξιλαράκια –κατασκευασμένα από υποαλλεργικά υλικά που επιτρέπουν στο δέρμα να αναπνέει– αφαιρούνται και πλένονται πλήρως.

Στο κομμάτι της ασφάλειας, το Drift EVO II είναι εγκεκριμένο σύμφωνα με τον κανονισμό ECE 22.06 και ενσωματώνει το σύστημα CABERG SOS MEDICAL ID. Πρόκειται για τεχνολογία NFC που καθιστά προσβάσιμα τα προσωπικά και ιατρικά στοιχεία του αναβάτη (τα οποία έχουν καταχωριστεί εκ των προτέρων) σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Το κράνος είναι επίσης σχεδιασμένο ώστε να δέχεται το σύστημα επικοινωνίας Caberg Pro Speak EVO, το οποίο επιτρέπει την επικοινωνία με τον συνεπιβάτη, τη λειτουργία ενδοεπικοινωνίας μεταξύ μοτοσυκλετών (bike-to-bike), καθώς και τη σύνδεση με συσκευές GPS και συσκευές αναπαραγωγής μουσικής. Τέλος, σημειώστε πως το εν λόγω κράνος έχει περάσει με επιτυχία τις δοκιμές του κανονισμού ECE 22.06, ακόμη και με το σύστημα επικοινωνίας εγκατεστημένο στο εσωτερικό του κράνους.

Αντιπρόσωπος Caberg στην Ελλάδα:
MOTO MARKET



Aprilia SR GT 400 – Με νέο χρηματοδοτικό πρόγραμμα έρχεται πιο κοντά σου

Με το νέο πρόγραμμα DreamRide, η απόκτηση του Aprilia SR GT 400 γίνεται ακόμη πιο εύκολη, προσφέροντας έναν προσιτό τρόπο για να περάσετε στη δράση και να ζήσετε την εμπειρία οδήγησης που μόνο η Aprilia μπορεί να προσφέρει.

ΤΟ SR GT 400 ΑΠΟ 159€/ΜΗΝΑ, ΜΕ 30% ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ ΚΑΙ 30 ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ (ΕΠΙΤΟΚΙΟ 0%, ΣΕΠΕ 1,66%)*

Η Piaggio Hellas παρουσιάζει ένα νέο επιδοτούμενο χρηματοδοτικό πρόγραμμα για το Aprilia SR GT 400, δίνοντας τη δυνατότητα σε ακόμη περισσότερους αναβάτες να αποκτήσουν το sport adventure σκούτερ της Aprilia με ευνοϊκούς όρους χρηματοδότησης: 30% προκαταβολή, 0% επιτόκιο και 30 άτοκες δόσεις*.

Το Aprilia SR GT 400 φέρνει στον κόσμο των σκούτερ τη φιλοσοφία σχεδιασμού, την καινοτομία και την τεχνογνωσία της Aprilia στην κατασκευή μοτοσυκλετών. Πρόκειται για ένα crossover GT μεσαίου κυβισμού που συνδυάζει ευελιξία στην πόλη, άμεση απόκριση στις εντολές του αναβάτη και εξαιρετική σταθερότητα στις υψηλές ταχύτητες, προσφέροντας μια μοναδική ισορροπία ανάμεσα στις καθημερινές μετακινήσεις και την περιπέτεια.

Σχεδιασμένο και κατασκευασμένο στο Noale της Ιταλίας, το SR GT 400 διαθέτει πλαίσιο εξελιγμένο από την Aprilia, χαμηλό βάρος μόλις 186 κιλών και τον ισχυρό κινητήρα 400 κ.εκ. απόδοσης 36 ίππων. Η ενεργητική θέση οδήγησης, οι αναρτήσεις μεγάλης διαδρομής, η αυξημένη απόσταση από το έδαφος και ο προηγμένος ηλεκτρονικός εξοπλισμός δημιουργούν ένα μοντέλο που είναι εξίσου αποτελεσματικό στην αστική μετακίνηση, στα ταξίδια και στις αποδράσεις πέρα από τα όρια της πόλης.

Με το νέο πρόγραμμα DreamRide, η απόκτηση του Aprilia SR GT 400 γίνεται ακόμη πιο εύκολη, προσφέροντας έναν προσιτό τρόπο για να περάσετε στη δράση και να ζήσετε την εμπειρία οδήγησης που μόνο η Aprilia μπορεί να προσφέρει.

Για περισσότερες πληροφορίες, επισκεφθείτε το επίσημο δίκτυο συνεργατών Aprilia σε όλη την Ελλάδα ή ανακαλύψτε το μοντέλο στην **επίσημη ιστοσελίδα της Aprilia.**



Yamaha Tracer 9 GT Pure - Η νέα έκδοση, ποιες οι διαφορές της

Η YAMAHA παρουσιάζει μία νέα εκδοχή της TRACER 9 GT, με ονομασία “Pure Edition”, με την τιμή της να διαμορφώνεται στα 15.200€ έναντι 16.200€

Η έκδοση “Pure” δεν περιλαμβάνει τις βάσεις και τις πλαϊνές βαλίτσες, προσφέροντας μία πιο προσιτή εκδοχή της TRACER 9 GT της αρχικής έκδοσης. Με αυτόν τον τρόπο δίνεται η ευκαιρία να αποκτήσει κάποιος την TRACER 9 GT με τον ίδιο πλούσιο εξοπλισμό: τον ισχυρό τρικύλινδρο κινητήρα CP3, το πλήρες πακέτο ηλεκτρονικών συστημάτων (ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενη ημι-ενεργητική ανάρτηση, cruise control, quick shifter, 3 διαφορετικά mode οδήγησης), τις δυνατότητες συνδεσιμότητας (εφαρμογή Yamaha MyRide, θύρα φόρτισης USB, πλοήγηση Garmin), καθώς και τα χαρακτηριστικά άνεσης που τη χαρακτηρίζουν (ρυθμιζόμενος ανεμοθώρακας, θερμαινόμενα grips, ρυθμιζόμενη σέλα κ.ά.).

Ταυτόχρονα ο αναβάτης έχει την επιλογή να προσθέσει τις πλαϊνές βαλίτσες όποτε εκείνος το κρίνει απαραίτητο. Παράλληλα, στην συγκεκριμένη έκδοση ισχύει κανονικά η 3ετής εργοστασιακή εγγύηση που παρέχει η Yamaha σε όλα της τα μοντέλα. Η TRACER 9 GT “Pure Edition” είναι ήδη διαθέσιμη στο επίσημο δίκτυο συνεργατών Yamaha, ενώ η προσφορά ισχύει για περιορισμένο χρονικό διάστημα και μέχρι εξαντλήσεως των αποθεμάτων.

YAMAHA



Piaggio Beverly - Νέα τιμή από 4.900 ευρώ και με χρηματοδοτικό πρόγραμμα

Η Piaggio Hellas ανακοινώνει μια νέα προωθητική ενέργεια για τη γκάμα Piaggio Beverly, προσφέροντας όφελος 300€ σε όλες τις εκδόσεις του μοντέλου, δίνοντας την ευκαιρία σε ακόμη περισσότερους αναβάτες να αποκτήσουν το δημοφιλές urban crossover scooter της Piaggio.

ΝΕΑ ΠΡΟΩΘΗΤΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ URBAN CROSSOVER ΤΗΣ PIAGGIO, ΜΕ ΟΦΕΛΟΣ 300€ ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΤΩΡΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ ΑΠΟ 4.900€ Ή ΑΠΟ 87€/ΜΗΝΑ ΜΕ ΤΟ DREAMRIDE NOW*

Το Piaggio Beverly αποτελεί σημείο αναφοράς στην κατηγορία των σκούτερ με μεγάλους τροχούς και μία από τις πιο ολοκληρωμένες προτάσεις, συνδυάζοντας την ευελιξία και την πρακτικότητα που απαιτούν οι καθημερινές μετακινήσεις στην πόλη με την άνεση, την ασφάλεια και τις επιδόσεις που χρειάζονται οι μεγαλύτερες διαδρομές. Σχεδιασμένο για να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της σύγχρονης αστικής ζωής, προσφέρει μια άνετη και τεχνολογικά προηγμένη εμπειρία οδήγησης, τόσο για τον αναβάτη όσο και για τον συνεπιβάτη. Χάρη στους μεγάλους τροχούς, το στιβαρό πλαίσιο, την ποιοτική κύλιση και τον σύγχρονο εξοπλισμό του, το Beverly συνδυάζει τα πλεονεκτήματα ενός σκούτερ με χαρακτηριστικά που συναντώνται σε μεγαλύτερες μοτοσυκλέτες, προσφέροντας υψηλά επίπεδα άνεσης, ελέγχου και ασφάλειας σε κάθε διαδρομή.

Η οικογένεια Beverly διατίθεται στις εκδόσεις 310 κ.εκ. και 400 κ.εκ., καλύπτοντας διαφορετικές ανάγκες μετακίνησης χωρίς συμβιβασμούς σε άνεση, στυλ και οδηγική απόλαυση. Το Beverly 310 αποτελεί την ιδανική επιλογή για όσους αναζητούν ευελιξία και πρακτικότητα στην καθημερινότητα, ενώ το Beverly 400 προσφέρει ακόμη υψηλότερες επιδόσεις και μεγαλύτερη άνεση στις μεγαλύτερες διαδρομές, διατηρώντας παράλληλα τον ξεχωριστό χαρακτήρα που έχει καθιερώσει το μοντέλο ως το κορυφαίο urban crossover της Piaggio.

Η νέα προωθητική ενέργεια αφορά το σύνολο της γκάμας Beverly, προσφέροντας όφελος 300€ σε όλες τις διαθέσιμες εκδόσεις, δίνοντας τη δυνατότητα στους ενδιαφερόμενους να επιλέξουν την έκδοση που ταιριάζει καλύτερα στις ανάγκες τους.

Παράλληλα, η απόκτηση του Beverly μπορεί να συνδυαστεί με το χρηματοδοτικό πρόγραμμα DreamRide Now*, το οποίο προσφέρει πρόσθετη ευελιξία και επιτρέπει στον πελάτη να γνωρίζει από την αρχή την εγγυημένη μελλοντική αξία του οχήματός του στο τέλος της χρηματοδότησης.



Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την προωθητική ενέργεια και τα διαθέσιμα μοντέλα, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να επισκεφθούν το επίσημο δίκτυο συνεργατών Piaggio σε όλη την Ελλάδα.

Ανακαλύψτε την προσφορά

QJMOTOR SRT 450RX - Νέο χρηματοδοτικό με αφορμή το Adventure Meeting 2026

Με αφορμή το 5ο Adventure Meeting στο Λαύριο, η QJMOTOR παρουσιάζει ένα νέο πρόγραμμα για την SRT 450RX. Έως τις 30 Οκτωβρίου 2026, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να αποκτήσουν τη μοτοσυκλέτα με 24 άτοκες μηνιαίες δόσεις.

Το καλό είναι καλύτερο όταν είναι προσιτό από όλους - Η QJMOTOR SRT 450RX με 24 άτοκες δόσεις

Με δικύλινδρο κινητήρα 48 PS, τροχούς 21 και 18 ιντσών, πλήρως ρυθμιζόμενες αναρτήσεις και πέδηση Brembo, η SRT 450RX είναι έτοιμη για διαδρομές στην άσφαλτο και το χώμα. Ο στάνταρ εξοπλισμός της περιλαμβάνει οθόνη TFT με συνδεσιμότητα Bluetooth και Wi-Fi, θερμαινόμενα γκριπ και σέλα, προστατευτικά κάγκελα, αλουμινένια ποδιά κινητήρα και κεντρικό σταντ.

Η τιμή της SRT 450RX είναι 5.295 €. Το πρόγραμμα προβλέπει προκαταβολή 1.500 € και εξόφληση του υπολοίπου σε 24 άτοκες μηνιαίες δόσεις.

Περισσότερα για την SRT 450RX

QJMOTOR



Κράνη Zeus – Επιστροφή στην αγορά και με νέο μοντέλο

Τα κράνη ZEUS επέστρεψαν πιο δυναμικά από ποτέ, με ένα νέο μοντέλο να εμπλουτίζει την γκάμα.

Πλήρως ανανεωμένα σε σχεδιασμό, τεχνολογία και ασφάλεια, τα κράνη ZEUS είναι ξανά εδώ.

Κάνουμε την αρχή με το FFACE ZS-821E, το Adventure ZS-913 για on & off-road προκλήσεις και το Ανοικτό ZS-389 για απόλυτη άνεση στην πόλη.

Επιπλέον υποδεχτείτε το νέο FSD 768!

Οι επιλογές σας μεγαλώνουν με την άφιξη του ολοκαίνουργιου FSD 768, έτοιμο να προσφέρει κορυφαία προστασία, σύγχρονο στυλ και ασυναγώνιστη σε κάθε διαδρομή.

Θα τα βρείτε στην Patmanidis Motoparts, Δήμητρας 15, Ακαδημία Πλάτωνος-Αθήνα

Τηλ. 210 5141 807, 210 5157 906

PATMANIDIS



FB Mondial – 4 νέα μοντέλα έρχονται Ελλάδα, αυτές είναι οι τιμές τους

Μεταξύ των νέων αφίξεων και το πολυαναμενόμενο Mud 452 – Ποια άλλα μοντέλα ανακοινώθηκαν.

Η αντιπροσωπεία της FB Mondial για την χώρα μας, Δ. Γκουντούφας ΙΚΕ, ανακοίνωσε την άφιξη στην αγορά μας, όπως και την τιμή, για 5 μοντέλα της μάρκας, τα Mud 452, Piega 452, SMX 300 και SMX 125.

Τις μοτοσυκλέτες τις έχουμε γνωρίσει ήδη στα πλαίσια της έκθεσης, τον Απρίλιο, με την FB Mondial να φαίνεται «διαβασμένη» αρκετά όσο χρειάζεται, ώστε να εισέλθει στις δύο πιο δυνατές κατηγορίες της αγοράς μοτοσυκλέτας αυτή την στιγμή: Τα μικρομεσαία Adventure και Naked.

Παράλληλα λοιπόν με τις ιδιαίτερα συζητημένες Mud 452 και Piega 452, στις κατηγορίες Adventure και Naked/Street αντίστοιχα, η αντιπροσωπεία ανακοινώνει και τις SMX 300 και SMX 125, που θα μπορούν να διατεθούν σε enduro ή supermotard μορφή.

Οι τιμές για τα νέα μοντέλα θα είναι οι εξής:

- MUD 452 6.325€ Χρώματα Λευκό και Μπλε Ματ
- PIEGA 452 6.130€ Χρώματα Ασημί και Μαύρο
- SMX 300 3.850€ Χρώματα Λευκό-Κόκκινο και Μπλε-Γκρι
- SMX 125 3.280€ Χρώματα Λευκό-Κόκκινο και Μπλε-Γκρι

Περισσότερα για τις μοτοσυκλέτες μπορείτε να μάθετε στην **ιστοσελίδα της FB Mondia**l ή στην Δ. Γκουντούφας ΙΚΕ, Λεωφ. Μεσογείων 527 Αγ. Παρασκευή, τηλ. 210 6000 711/210 6010 070



Κράνος Zeus ZS-389 στην Patmanidis Motoparts

Νέο ανοικτό compact κράνος της ZEUS, με χειροκίνητη ζελατίνα, premium εσωτερικό και χαμηλό βάρος. Σε δύο σχέδια γραφικών και μαύρο ματ.

Πιστοποιημένο σύμφωνα με τις προδιαγραφές ECE R 22.06. Διαθέσιμο σε μεγέθη από XS – XL και κατασκευασμένο από ABS με επίστρωση κατά των ακτινών UV.

Φέρει υποδοχές για εύκολη χρήση γυαλιών από τον αναβάτη.

Βάρος 1.100 – 1.250 γραμμάρια περίπου.

Θα το βρείτε στην Patmanidis Motoparts, Δήμητρας 15 Ακαδημία Πλάτωνος-Αθήνα

PATMANIDIS



HYOSUNG
MOTORCYCLES

Με 44 Χρόνια Ιστορίας
στην κατασκευή μοτοσυκλετών,
τμήμα Έρευνας και Ανάπτυξης (R&D)
στο Hamamatsu της Ιαπωνίας
και στρατηγικές συνεργασίες στο ενεργητικό της
(Suzuki Corporation / Hyundai Motor Group / LG Corporation)
η **Hyosung Motorcycles**
η μεγαλύτερη εταιρεία δικύκλου
στην Κορέα (μερίδιο αγοράς ~40%)
μπαίνει στη νέα εποχή
και στην Ευρώπη με **EURO 5**
να ανατρέψει τα δεδομένα.

Bobber 125cc V-TWIN απο €3999,-
Bobber 300cc V-TWIN απο €4999,-



Υψηλής ποιότητος LCD οθόνη

300cc V-Twin 60°

Μια μοτοσυκλέτα
με ροπή και απόδοση
που θα σε συναρπάσει (29.4hp)

Και σε 125cc V-Twin (13.3hp)



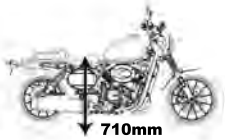


UpSideDown πιρούνι



Αλουμινίου επενδύσεις

ABS BOSCH





LED φλάς και φανός DRL

HYOSUNG. Korean Technology Moves you



HYUNDAI MOTOR GROUP KEFICO LG

Η Hyosung για την εξέλιξη των μοντέλων της στην Κορέα
έχει συνάψει συνεργασία με την Hyundai Motor Group
και την LG Corporation

fabus | BUGGY MOTORS | HYOSUNG

info@Hyosung-Motorcycles.gr
Tel: 210-2837530

Η BuggyMotors διατηρεί το δικαίωμα τροποποίησης του εξοπλισμού, των τιμών και των χαρακτηριστικών χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση. Συμβουλευτείτε την εταιρεία στο 210-2837530 για την επιβεβαίωση όσων αναφέρονται στις Οι εικόνες αναφοράς είναι ενδεικτικές και ενδεχομένως να διαφέρουν από την πραγματικότητα. Η Buggy Motors ουδεμία ευθύνη φέρει για τυχόν τυπογραφικά λάθη ή αποκλίσεις στους χρωματισμούς. Οι αναφερόμενες επιδόσεις και τα χαρακτηριστικά είναι αυτά που ανακοινώνει επίσημα ο κατασκευαστής. Η HYOSUNG κατασκευάζει μοτοσυκλέτες στην Κορέα από το 1978.

Κράνος FSD 768 στην Patmanidis Motoparts

Νέο ανοικτό κράνος της FSD 768 με εσωτερική φιμέ ζελατίνα, premium αντιαλλεργικό εσωτερικό, σε ποικιλία χρωμάτων.

Διαθέσιμο σε μεγέθη από XS – XXL σε μοντέρνα σχεδίαση, με μεγάλου μεγέθους ζελατίνα.

Θα το βρείτε στην Patmanidis Motoparts, Δήμητρας 15 Ακαδημία Πλάτωνος-Αθήνα,

PATMANIDIS



SENA

PHANTOM

The Best Ever Purpose-Built Motorcycle Smart Helmet

PURPOSE-BUILT FOR EXCELLENCE



Scan
to discover

Το **Phantom** δεν είναι απλώς ένα κράνος – είναι ο απόλυτος συνδυασμός τεχνογνωσίας, καινοτομίας και υψηλών επιδόσεων
Με κορυφαία ποιότητα ήχου, προηγμένη τεχνολογία επικοινωνίας και σχεδιασμό που δίνει προτεραιότητα στην ασφάλεια, το Phantom αποτελεί το πιο ολοκληρωμένο και ειδικά μελετημένο «έξυπνο» κράνος για τους λάτρεις της μοτοσικλέτας

Ζήσε σήμερα το μέλλον της οδήγησης

Αθήνα: Ελ. Βενιζέλου 25 Καλλιθέα (Πρώην Θησέως) - 210 92 22 349
Θεσσαλονίκη: Εθν. Αντιστάσεως 139 καλαμαριά- 2310 44 44 66 - **Χονδρική**: ΒΙ.ΠΕ. Σίνδου - 2310 795 615
www.motomarket-shop.gr

motomarket
rider's paradise

Motoway και Linhai - Μια νέα εποχή για την κατηγορία των ATV στην Ελλάδα

Η Motoway, συνεχίζοντας τη δυναμική της πορεία στον χώρο των δίκυκλων, επεκτείνει τη δραστηριότητά της στον κόσμο των τεσσάρων τροχών, ανακοινώνοντας την έναρξη της επίσημης συνεργασίας της με τη Linhai, έναν από τους πιο αναγνωρισμένους κατασκευαστές ATV (All-Terrain Vehicles) διεθνώς. [Δελτίο Τύπου]

Η Linhai, με πολυετή τεχνογνωσία και παγκόσμια παρουσία διαθέτει μια ευρεία γκάμα οχημάτων ATV, κατάλληλων τόσο για επαγγελματική χρήση και εργασίες σε δύσβατα εδάφη, όσο και για δραστηριότητες αναψυχής.

Τα μοντέλα ATV της Linhai θα είναι σύντομα διαθέσιμα στο δίκτυο καταστημάτων της Motoway και στους εξουσιοδοτημένους συνεργάτες.

MOTOWAY



Αυθεντικός βοηθητικός φωτισμός

FUTURE EYES
THERE IS ALWAYS A WAY

www.motopegasus.com





GALAXY X100

Τιμή: 480€

- Προϊόν υψηλής ποιότητας με σώμα αλουμινίου και φακό από φυσικό γυαλί.
- Εγγύηση ενός έτους με άμεση αντικατάσταση.

F150



Τιμή: 145€

F150S MINI



Τιμή: 165€

F150S



Τιμή: 180€

UF1



Τιμή: 185€

F20X



Τιμή: 185€

F20P



Τιμή: 240€

F30P



Τιμή: 395€

PL40



Τιμή: 695€

Δίκτυο συνεργαζόμενων καταστημάτων με πλήρη γκάμα προϊόντων
- MOTO ΒΥΝΙΟΣ
- MOTO EXPERT
- TOO FAST
- G-RAY
- EZ MOTO
- MOTORPARTS

Εξουσιοδοτημένος εγκαταστάτης
- G-RAY

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΜΟΤΟ Πήγασος Ι. Π. ΚΕΪΣΟΓΛΟΥ

Λεωφ. Ελ. Βενιζέλου 26 (πρώην Θησέως), 17676 Καλλιθέα, Τηλέφωνο: 210 4221060

Caberg Flyon II - Με δυο νέες εκδόσεις γραφικών

Η Caberg ανανεώνει το premium, jet touring κράνος της για το 2026 με δύο νέες προσθήκες, το νέο γραφικό KOI και την αποκλειστική έκδοση Matte Carbon Addict, με κέλυφος από ανθρακονήματα.

Πρώτα τα γραφικά KOI, εμπνευσμένα από την κομψότητα και τον συμβολισμό του παραδοσιακού ιαπωνικού κυπρίνου koi και επανερμηνευμένο μέσα από ένα σύγχρονο, δυναμικό σχεδιασμό και έπειτα η εκλεπτυσμένη έκδοση Matte Carbon Addict, με ένα εκτεθειμένο κέλυφος από ανθρακονήματα, ενισχυμένο με κόκκινες και λευκές λεπτομέρειες που υπογραμμίζουν τον σπορ, premium χαρακτήρα του.

Το εν λόγω κράνος αποτελεί μια εξέλιξη του αρχικού Flyon, που παρουσιάστηκε από την Caberg το 2020 και εκτιμήθηκε ευρέως από την κυκλοφορία του για την εξαιρετική άνεση και προστασία του, το Flyon II έχει αναπτυχθεί για να καλύψει τις ανάγκες των αναβατών που προτιμούν ένα κράνος jet για touring και καθημερινή χρήση, χωρίς συμβιβασμούς στα υψηλότερα πρότυπα ασφάλειας, λειτουργικότητας και ποιότητας κατασκευής.

Το Flyon II διατίθεται είτε με κέλυφος από υαλοβάμβακα είτε από ανθρακονήματα και παράγεται σε δύο μεγέθη κελύφους για να εξασφαλίζονται βέλτιστες αναλογίες, βελτιωμένη άνεση και μειωμένες συνολικές διαστάσεις σε ολόκληρο το εύρος μεγεθών. Το μικρότερο κέλυφος καλύπτει τα μεγέθη XS έως M, ενώ το μεγαλύτερο κέλυφος έχει σχεδιαστεί για μεγέθη L έως XL.

Με την εισαγωγή των νέων εκδόσεων KOI και MATT CARBON ADDICT, η Caberg επεκτείνει περαιτέρω τη γκάμα μεγεθών προσθέτοντας μια επιλογή XXS. Αυτό το νέο μέγεθος καθιστά το Flyon II ακόμα πιο ευέλικτο και προσβάσιμο, καλύπτοντας τις ανάγκες των αναβατών με μικρότερη περιφέρεια κεφαλής - συμπεριλαμβανομένων πολλών γυναικών, νεότερων αναβατών και όσων δυσκολεύονται να βρουν ένα premium κράνος jet που προσφέρει πραγματικά άνετη εφαρμογή.

Ο αερισμός παρέχεται από μια μεγάλη άνω εισαγωγή αέρα με δύο ανεξάρτητα ρυθμιζόμενες οπές εξαερισμού, ενώ η φαρδιά αντιχαρακτική και αντιθαμβωτική ζελατίνα προσφέρει εξαιρετική προστασία για το πρόσωπο και μέρος του λαιμού. Το πακέτο εξοπλισμού ολοκληρώνεται από ένα ενσωματωμένο σκίαστρο ηλίου και πλήρως αφαιρούμενη, πλενόμενη επένδυση από αναπνεύσιμα, υποαλλεργικά υφάσματα, εξασφαλίζοντας διαρκή άνεση σε κάθε βόλτα.

Τέλος, το Flyon II έχει σχεδιαστεί για να υποστηρίζει το σύστημα επικοινωνίας Caberg Pro Speak Evo, επιτρέποντας την επικοινωνία μεταξύ αναβάτη και συνοδηγού και τη σύνδεση ενδοεπικοινωνίας μεταξύ μοτοσυκλέτας σε αποστάσεις έως και 200 μέτρα, καθώς και τη σύνδεση με συσκευές GPS και smartphones. Το κράνος έχει περάσει με επιτυχία όλες τις δοκιμές που απαιτούνται από το πρότυπο ECE 22.06, συμπεριλαμβανομένου του εγκατεστημένου συστήματος επικοινωνίας.



Αντιπρόσωπος Caberg στην Ελλάδα: **MOTO MARKET**

N2R HELMETS

WAKE



- ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΚΕΛΥΦΟΣ
- ΜΙΚΡΟΜΕΤΡΙΚΑ ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΟ
- ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΟΣ ΑΕΡΙΣΜΟΣ
- ΧΥΤΗ ΖΕΛΑΤΙΝΑ
- ΥΠΟΔΟΧΗ ΓΙΑ ΓΥΑΛΙΑ
- ΠΡΟΣΘΑΦΑΙΡΟΥΜΕΝΗ ΑΕΡΟΤΟΜΗ
- ΥΠΟΣΙΑΓΩΝΟ
- ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΜΥΤΗΣ
- ΑΝΟΙΓΜΑ ΖΕΛΑΤΙΝΑΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΕΠΑΝΩ
- PINLOCK PREPARED

www.motoway.gr

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΘΕΣΗ MOTOWAY
ΚΑΜΠΡΑΝΗΣ Α.Ε.ΤΗΛ. 2310 515 557

Eleveit Mission E-Dry - Touring μπότα, έτοιμη για όλα

Η ελαφριά κατασκευή, η αδιάβροχη απόδοση και η μοντέρνα, εμπνευσμένη από την τεχνολογία μπροστινή προστασία συνδυάζονται στη νέα μπότα Touring της Eleveit, σχεδιασμένη να συνοδεύει τους αναβάτες σε κάθε εποχή και σε κάθε ταξίδι.

Κάθε ταξίδι με μοτοσυκλέτα ξεκινά πολύ πριν ξεκινήσει ο κινητήρας. Ξεκινά με την επιλογή του σωστού εξοπλισμού - εξοπλισμού που μπορεί να προσφέρει διαρκή άνεση σε εκατοντάδες χιλιόμετρα, σε μεταβαλλόμενες καιρικές συνθήκες και πρέπει να παραμένει άνετο τόσο στη μοτοσυκλέτα όσο και κατά το περπάτημα. Είτε η διαδρομή περιλαμβάνει αυτοκινητόδρομους, είτε ορεινά περάσματα και επαρχιακούς δρόμους, μια πραγματική μπότα touring πρέπει να γίνει ένας αξιόπιστος σύντροφος ταξιδιού, ελαφριά και άνετη.

Σχεδιασμένη για τον σύγχρονο ταξιδιώτη με μοτοσυκλέτα, η Mission E-Dry συνδυάζει την καινοτομία, την άνεση και την ασφάλεια. Μια μπότα σχεδιασμένη για να κάνει κάθε ταξίδι πιο εύκολο, να ανταποκρίνεται σε όλες τις καιρικές συνθήκες και να ξεχωρίζει με μια σύγχρονη σχεδιαστική γλώσσα που κοιτάζει προς το μέλλον των Touring. Η Mission E-Dry είναι κατασκευασμένη για αναβάτες που διανύουν μεγάλες αποστάσεις σε κάθε εποχή. Το επάνω μέρος, είναι κατασκευασμένο από μικροΐνες και εξαιρετικά αναπνεύσιμο πλέγμα, προάγει τη συνεχή ροή αέρα για να διατηρεί εξαιρετική άνεση ακόμα και στις πιο μεγάλες διαδρομές.

Οι πτυχωτές εύκαμπτες ζώνες στο πάνω μέρος του ποδιού και στο πίσω μέρος ακολουθούν φυσικά την κίνηση του αστραγάλου τόσο πάνω όσο και έξω από τη μοτοσυκλέτα, μειώνοντας την κόπωση και κάνοντας την μπότα εξαιρετικά άνετη στη χρήση καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας. Όταν το ταξίδι συνεχίζεται στη βροχή, η αδιάβροχη και διαπνέουσα μεμβράνη E-Dry έρχεται σε λειτουργία, εμποδίζοντας την είσοδο νερού στην μπότα. Η επένδυση από πολυεστέρα βοηθά επίσης στην απομάκρυνση της υγρασίας που παράγεται από το σώμα, διατηρώντας τα πόδια στεγνά. Αυτός ο ισορροπημένος συνδυασμός εξασφαλίζει άνεση σε μεταβαλλόμενες καιρικές συνθήκες, καθιστώντας τη Mission E-Dry ιδανικό σύντροφο για ταξίδια με μοτοσυκλέτα όλο το χρόνο.

Το σύγχρονο στυλ της Mission E-Dry επεκτείνεται και στα χαρακτηριστικά ασφαλείας της, με ένα προστατευτικό κνήμης με τρισδιάστατη δομή πλέγματος που συνδυάζει τεχνολογία, λειτουργικότητα και μοντέρνο σχεδιασμό, ενώ μειώνει το βάρος και ενισχύει την ξεχωριστή εμφάνιση της μπότας. Οι ενισχυμένες περιοχές στη φτέρνα, τα δάχτυλα, τον αστράγαλο και την κνήμη έχουν σχεδιαστεί για να παρέχουν υψηλή αντοχή σε κρούσεις και τριβή. Οι περιοχές που υπόκεινται στη μεγαλύτερη καταπόνηση κατά την οδήγηση, όπως η ζώνη επαφής του λεβιέ ταχυτήτων, ενισχύονται περαιτέρω με ένα συγκολλημένο ένθετο πολυουρεθάνης για βελτίωση της ανθεκτικότητας χωρίς την προσθήκη περιττού βάρους.

Το σύστημα κλεισίματος συνδυάζει ένα εσωτερικό φερμουάρ με ένα φαρδύ εξωτερικό πτερύγιο velcro που εκτείνεται από το κάτω τμήμα μέχρι το πάνω μέρος της μπότας. Αυτή η λύση κάνει την μπότα πιο εύκολη στην εφαρμογή, ενισχύει την προστασία και επιτρέπει την ακριβή ρύθμιση της εφαρμογής στη γάμπα για μεγαλύτερη άνεση και σταθερότητα σε κάθε οδήγηση.

Ένα από τα καθοριστικά χαρακτηριστικά του Mission E-Dry είναι η νέα σόλα Extreme Lite, που αναπτύχθηκε για να μειώσει το συνολικό βάρος διατηρώντας παράλληλα εξαιρετική ανθεκτικότητα και σταθερότητα. Η σόλα διαθέτει εξωτερική σόλα από καουτσούκ με επιθετικό σχέδιο πέλματος για εξαιρετική πρόσφυση σε μια μεγάλη ποικιλία επιφανειών, σε συνδυασμό με μια ενδιάμεση σόλα EVA που βελτιώνει την απορρόφηση κραδασμών και βελτιώνει σημαντικά τόσο την άνεση στο περπάτημα όσο και την απόδοση στην οδήγηση.



Αντιπρόσωπος Eleveit στην Ελλάδα:
MOTO MARKET

RIEJU HELLAS

MADE FOR ADVENTURE

AVENTURA 125



AVENTURA 500



MR PRO 125



MOTOWORKZ

Λεωφόρος Βουλιαγμένης 102, Νέος Κόσμος T: 210 9020110

www.motoworkz.gr **info@motoworkz.gr**

Cyclone RX600 – Διαθέσιμο στην χώρα μας, αυτή είναι η τιμή του

Μία νέα μεσαία crossover/adventure με την υπόσχεση ενός ασύλληπτου Value For Money, αφού έχει τιμή χαμηλότερη και από μοτοσυκλετών 125 κυβικών, με σεβαστό επίπεδο εξοπλισμού!

Θέλοντας να αποτελέσει ίσως την πιο προσιτή επιλογή στις Adventure μοτοσυκλέτες κατηγορίας A2, η Cyclone RX600 ξεκινάει την εμπορική της πορεία στην χώρα μας, στην ιδιαίτερα χαμηλή τιμή των 4.995 €.

Μάλιστα η Mototrend, αντιπροσωπεία και της Cyclone (μαζί πάντα με τις Kymco, Voge, Yadea) έχει στοχευμένα αποφασίσει, τουλάχιστον σε πρώτη φάση, να εισάγει την A2 έκδοση της Cyclone RX600, που αποδίδει 47,6 ίππους – καθώς υπάρχει και «ανοικτή» έκδοση που φτάνει τα 59 άλογα, αλλά προφανώς απαιτεί και το δίπλωμα Α για να την οδηγήσεις.

Για όσους μας διαβάζετε σταθερά, θα θυμάστε ότι την τιμή της Cyclone RX 600 την είχαμε δημοσιεύσει ήδη από τον Απρίλιο, με την ευκαιρία της ανακοίνωσης της πλήρους γκάμας της μάρκας, που μας συστήθηκε και επίσημα στην έκθεση του ίδιου μήνα.

Η μοτοσυκλέτα είναι μία on-off στημένη σε τροχούς 19 και 17 ιντσών, για μία διττή χρηστικότητα τόσο εντός όσο και εκτός δρόμου, με τους τροχούς να είναι ακτινωτούς και tubeless. Σε αυτή την ευέλικτη ταυτότητα που επιδιώκει η Cyclone με το RX600 προστίθεται και το χαμηλό ύψος σέλας, στα 820 χιλιοστά. Οι αναρτήσεις εμπρός και πίσω είναι ρυθμιζόμενες, ενώ τα φρένα αποτελούνται από δίσκους 305 χιλιοστών εμπρός (δύο) και 258 χιλιοστών πίσω. Το βάρος ανακοινώνεται στα 200 κιλά, σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές του μοντέλου.

Σε επίπεδο εξοπλισμού αναφέρονται:

- ABS και Traction control, με δυνατότητα απενεργοποίησης και για τα δύο
- Πλήρη LED φωτισμό
- TFT οθόνη 6,75 ιντσών με δυνατότητα συνδεσιμότητας και mirroring μέσω Bluetooth
- Αισθητήρες πίεσης ελαστικών TPMS
- Ρυθμιζόμενες μανέτες και ζελατίνα
- Προστατευτικά κάγκελα και ποδιά κινητήρα στον βασικό εξοπλισμό
- Κεντρικό και πλαϊνό σταντ στον βασικό εξοπλισμό
- Φωτιζόμενοι διακόπτες
- Παροχές ρεύματος USB αλλά και 12V κυκλική.

Είναι μία μοτοσυκλέτα που σαφώς απευθύνεται τόσο σε ταξιδιωτική χρήση αναψυχής, όσο και στην οδήγηση κάθε μέρα. Θα ακολουθήσουν περισσότερες ειδήσεις τόσο για την RX600 όσο και για τα υπόλοιπα μοντέλα της Cyclone σύντομα.

CYCLONE



BIKEIT! Racing

MOTOGP 2026

GREECE RALLY DRAGSTER 2026

MOTOJUNIOR WORLD CHAMPIONSHIP 2026



MotoGP 2027 – Αυτό είναι το ημερολόγιο των αγώνων

Και πάλι με στόχο τα 22 Grand Prix και με δύο νέες πίστες στο πρόγραμμα – Και με την πολυσυζητημένη Βραζιλία να επιστρέφει στο καλεντάρι!

Το MotoGP ανακοίνωσε, πριν λίγες ώρες, το πρόγραμμα αγώνων του 2027, το οποίο θα περιλαμβάνει 22 Grand Prix σε όλο τον κόσμο, με δύο νέες προσθήκες. Η πρώτη εξ αυτών, η πίστα Oscar y Juan Galvez στο Buenos Aires της Αργεντινής, που σηματοδοτεί την επιστροφή της χώρας στο πρόγραμμα των αγώνων (καθώς το Termas de Rio Hondo είχε αφαιρεθεί από το πρόγραμμα τα προηγούμενα χρόνια). Η δεύτερη, ήδη πολυσυζητημένη, είναι η διαδρομή σε δημόσιο δρόμο, στην Αδελαΐδα της Αυστραλίας, η οποία αντικαθιστά (δυστυχώς;) το Phillip Island και θα είναι ο προτελευταίος αγώνας της σεζόν.

Όπως θα δείτε και στον παρακάτω πίνακα, στις 7 Μαρτίου ξεκινά η δράση της χρονιάς, με το Grand Prix Ταϊλάνδης και την πίστα του Buriram. Η Βραζιλία δίνει πάλι το παρόν στο ημερολόγιο, με την πίστα της Goiania, η οποία ωστόσο πέρσι δέχθηκε δριμεία κριτική για την κατάσταση της. Στις 9 Μαΐου, με την πίστα της Jerez, ξεκινά το ευρωπαϊκό κομμάτι του ημερολογίου και φτάνει μέχρι τον Οκτώβριο, στις 17 του οποίου πραγματοποιείται το GP Ιαπωνίας στην πίστα του Motegi. Το κλείσιμο της σεζόν έχει προγραμματιστεί στις 28 Νοεμβρίου, στην πίστα της

Διαβάστε περισσότερα!



MotoGP - Τα νέα 850άρια «γράφουν» ήδη χρόνους καλύτερους από τα 1.000cc

Τα νέα MotoGP των 850 κ.εκ. φαίνεται να ξεπερνούν ήδη σε χρόνους τα σημερινά 1.000 κ.εκ., παρά τον στόχο των νέων κανονισμών για χαμηλότερες ταχύτητες.

Η μεγάλη αλλαγή των τεχνικών κανονισμών του MotoGP έχει ως βασικό στόχο να περιορίσει τις επιδόσεις όμως οι πρώτες δοκιμές δημιουργούν ένα μάλλον παράδοξο αποτέλεσμα. Οι νέες μοτοσυκλέτες των 850 κ.εκ., που θα αντικαταστήσουν τις σημερινές των 1.000 κ.εκ., φαίνεται ότι είναι ήδη ικανές να κινηθούν ταχύτερα από αυτές που αγωνίζονται σήμερα.

Οι τελευταίες δοκιμές πραγματοποιήθηκαν στο Red Bull Ring, τη Δευτέρα μετά το Grand Prix Αυστρίας, με αναβάτες όπως οι Marc M rquez, Pedro Acosta, Marco Bezzecchi, Diogo Moreira και Toprak Razgatl oglu να οδηγούν τις νεότερες εκδόσεις των μοτοαυκλετών που προορίζονται για την επόμενη σεζόν. Ήταν η δεύτερη ευκαιρία των αναβατών να δοκιμάσουν τη νέα γενιά των 850 κ.εκ.

Διαβάστε περισσότερα!



Dakar 2027 – Πάει για ακύρωση; Οι φήμες οργιάζουν

Προς το παρόν η επίσημη εκδοχή είναι ότι ο αγώνας θα γίνει, αλλά οι εξελίξεις όσον αφορά και άλλους αγώνες στην αραβική περιοχή, μόνο ενθαρρυντικές δεν είναι.

Με τις ταραχές στην Αραβική Χερσόνησο να συνεχίζονται, δυστυχώς, από τον Φεβρουάριο που μας πέρασε μέχρι και σήμερα, πλέον επηρεάζονται τα προγράμματα διοργανώσεων μηχανοκίνητου αθλητισμού. Η FIA αποφάσισε την ακύρωση του γύρου του WRC που θα λάμβανε χώρα στην Σαουδική Αραβία τον Νοέμβριο, ενώ πληθαίνουν οι φήμες περί επικείμενης οριστικής ακύρωσης, του GP του Κατάρ του MotoGP, το οποίο ήδη είχε αναβληθεί από τον Απρίλιο για τον Νοέμβριο.

Ακόμη ένα πιθανό θύμα, το Dakar Rally, το οποίο βέβαια έχει προγραμματιστεί για τις 1-15 Ιανουαρίου του 2027, αλλά έχει σημαντικό υπόβαθρο Logistics το οποίο πρέπει να ενεργοποιηθεί σε δύο περίπου μήνες: Μιλάμε για την μετακίνηση των αγωνιστικών αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών στην Σαουδική Αραβία.

Σύμφωνα με τις τελευταίες επίσημες πληροφορίες, υπάρχει γραπτή ανακοίνωση από την διοργανώτρια του Dakar, Amaury Sport Organization (ASO), ότι ο αγώνας θα πραγματοποιηθεί κανονικά, μία ανακοίνωση που φέρεται να έχει εκδοθεί στις 15 του τρέχοντος μηνός. Όμως οι κλιμακούμενες εξελίξεις στην περιοχή, προκαλούν ανησυχία και αμφιβολίες ότι τα πράγματα μπορεί τελικά να αλλάξουν.

Περαιτέρω λάδι στην φωτιά ρίχνουν οι δηλώσεις του Pit Bierer, αγωνιστικός διευθυντής της KTM, ο οποίος είπε: «Βρισκόμαστε σε μία limbo. Όσο ο αγώνας παραμένει στο καλεντάρι, εμείς πρέπει να είμαστε προετοιμασμένοι. Αλλά φυσικά υπάρχουν άνθρωποι στην ομάδα μας που δεν θέλουν απαραίτητα να μεταβούν εκεί. Παρακολουθούμε στενά τις εξελίξεις ελπίζοντας για ενθαρρυντικά νέα ότι θα ανοίξουν τα στενά του Ορμούζ, ότι φτάσαμε σε συμφωνία και τα πράγματα ηρεμούν. (...) Πάντως, όπως είναι τα πράγματα τώρα, η πρόβλεψη είναι δυσάρεστη και ο χρόνος είναι εναντίον μας.»

Αναμείνατε για περισσότερες επίσημες εξελίξεις.



Καρακώστας

ΚΑΘΕΤΗ ΜΟΝΑΔΑ
ΠΩΛΗΣΕΙΣ – SERVICE – ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ



ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ

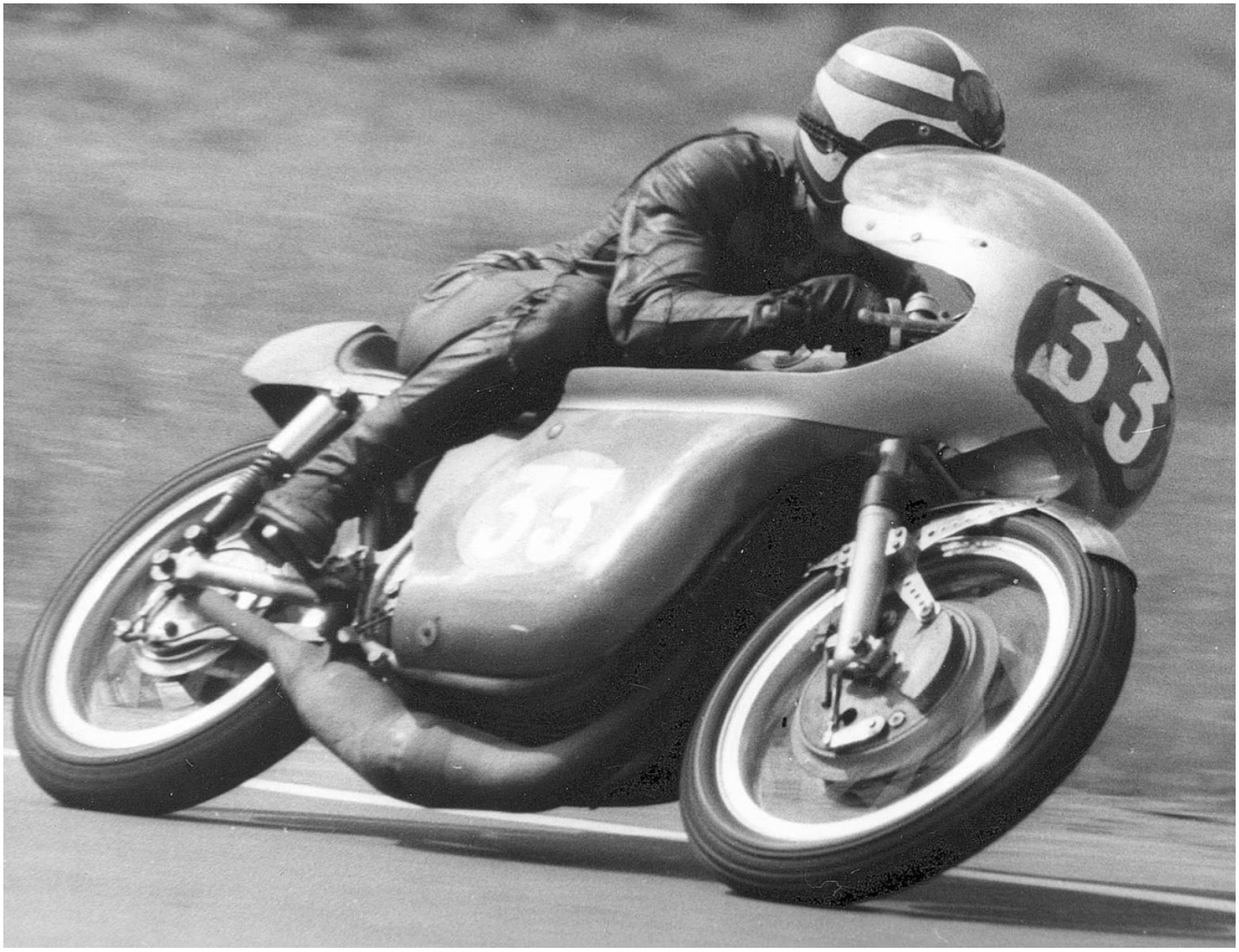
ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΕΜΠΟΡΟΣ HONDA MOTORCYCLES: ΑΤΤΙΚΗΣ:
ΛΕΩΦ. ΓΑΛΑΤΣΙΟΥ 76, ΓΑΛΑΤΣΙ 111 46/ 21 0211 1315/ moto-karakostas@hotmail.com/ karakostas-moto.car.gr/

R.I.P. Ginger Molloy -Έφυγε από τη ζωή ο δευτεραθλητής στα 500 κ.εκ. πίσω από τον Agostini

Ο αναβάτης από τη Νέα Ζηλανδία έφυγε από τη ζωή σε ηλικία 88 ετών, με κορυφαία του στιγμή το 1970, όταν οδηγώντας την Kawasaki H1-R, κατέκτησε τη δεύτερη θέση στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα των 500 κ.εκ.

Ο κόσμος των αγώνων μοτοσυκλέτας έχασε μία από τις κορυφαίες μορφές της πιο ρομαντικής και επικίνδυνης εποχής του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Ταχύτητας. Ο λόγος για τον Ginger Molloy, ο οποίος απεβίωσε σε ηλικία 88 ετών, αφήνοντας πίσω του ένα όνομα άρρηκτα συνδεδεμένο με την Bultaco, την Kawasaki και τους αγώνες των δεκαετιών του 1960 και του 1970. Την είδηση του θανάτου του ανακοίνωσε ο Andy Farrer, διευθυντής της εξειδικευμένης ομάδας «Historic Motorcycle Road Racing».

Διαβάστε περισσότερα!



Greece Rally - Φτάνει τα 17 χρόνια ζωής!

Το Greece Rally έχει.. γενέθλια και το αντίστοιχο.. πάρτυ που περιγράφει το σχετικό Δελτίο Τύπου δε θα μπορούσε παρά να είναι ξεχωριστό.



Ξεκίνησε το 2010 στις Σέρρες, όπου μεγάλωσε και καταξιώθηκε, ταξίδεψε σε διάφορα μέρη της Ελλάδας όπως Βέροια, Ιωάννινα, Δράμα, Καβάλα, Θεσσαλονίκη, Γιαννιτσά, Έδεσσα, Νάουσα, αλλά και σε γείτονες χώρες όπως Βουλγαρία και Αλβανία, ανέβηκε σε πολλά βουνά της Μακεδονίας, διέσχισε ποτάμια, έφτασε σε παραλίες, και συνεχίζει την πορεία του στην αγαπημένη πόλη – πρωτεύουσα του μηχανοκίνητου Αθλητισμού, των Σερρών!

Με έδρα το Elpida Resort & Spa, χιλιάδες αναβάτες και αθλητές από όλο τον κόσμο και κυρίως από την Ευρώπη, γνώρισαν την περιοχή, αγωνίστηκαν στα βουνά μας, διακρίθηκαν, διασκέδασαν, αλλά προπάντων τα αγάπησαν και τα επισκέπτονται ξανά και ξανά! Έτσι και φέτος! Περισσότεροι από 100 αγωνιζόμενοι, ανάμεσά τους και αρκετοί Έλληνες, παίρνουν μέρος στον 7ήμερο αγώνα αντοχής Greece Rally Raid, υπό την Αιγίδα της ΑΜΟΤΟΕ, που ταξιδεύει σε 5 νομούς για 1700 χιλιόμετρα γεμάτα δράση και περιπέτεια!

20 με 26 Σεπτεμβρίου, η πόλη των Σερρών θα γεμίσει με ιδιαίτερο χρώμα, και ο Νομός με μηχανοκίνητη ζωή! Από τη Νιγρίτα έως την Ξάνθη, και από το Άγκιστρο έως τη Δράμα... Από το Λαϊλιά μέχρι το Φαλακρό και από το Βερτίσκο έως την οροσειρά της Ροδόπης...

Μια αξέχαστη εμπειρία! Ζήστε την μαζί μας!

Περισσότερα στο **www.greecerally.gr**

Isle of Man TT - Αποχαιρετά τα Supertwins και περνά στα Sportbikes

Το Isle of Man TT καταργεί τα Supertwins από το 2027 και περνά αποκλειστικά στα Sportbikes, με στόχο χαμηλότερο κόστος και μεγαλύτερο ανταγωνισμό.

Το Isle of Man TT αλλάζει σημαντικά μία από τις κατηγορίες του από το 2027, βάζοντας τέλος στην παρουσία των Supertwins και περνώντας αποκλειστικά σε μοτοσυκλέτες προδιαγραφών Sportbike. Η αλλαγή ολοκληρώνει μια διαδικασία που είχε ξεκινήσει το 2024, ενώ τα Supertwins θα απουσιάσουν από το πρόγραμμα για πρώτη φορά από το 2012.

Τα Supertwins, δηλαδή αγωνιστικές μοτοσυκλέτες που βασίζονται σε δικύλινδρα μοντέλα παραγωγής με την πάροδο των ετών απαιτούσαν όλο και πιο εξειδικευμένη εξέλιξη, με αποτέλεσμα να αυξάνεται το κόστος και να γίνεται δυσκολότερη η συμμετοχή μικρότερων ομάδων και ιδιωτών.

Τα Sportbikes, αντίθετα, ακολουθούν αυστηρότερους τεχνικούς κανονισμούς, οι οποίοι περιορίζουν τόσο το κόστος προετοιμασίας όσο και το κόστος συμμετοχής. Παράλληλα χρησιμοποιείται το σύστημα Balance of Performance (BoP), ώστε διαφορετικές μοτοσυκλέτες και κατασκευαστές να μπορούν να αγωνίζονται με μεγαλύτερη ισορροπία μεταξύ τους.

Διαβάστε περισσότερα!



ΝΤΑΗΣ

Service - Ανταλλακτικά

www.hellinservice002.gr

SPARE PARTS +MORE

KTM DUCATI



Αξεσουάρ & Είδη ένδυσης

& MORE



Εξουσιοδοτημένο

SERVICE

SPARE PARTS +MORE

Νέο online κατάστημα

Ανταλλακτικά, αξεσουάρ και εξοπλισμός αναβάτη

KTM DUCATI

ΝΤΑΗΣ ΘΩΜΑΣ, www.hellinservice002.gr, Κασταμόνης 136Β, ΤΚ 14232

Νέα Ιωνία, 210 2797040 -210 2757158 -210 2757185 info@hellinservice002.gr

www.bikeit.gr

MotoGP - Νέα ερωτήματα για το GP Κατάρ λόγω της έντασης στη Μέση Ανατολή

Το GP Κατάρ παραμένει στο πρόγραμμα για 6-8 Νοεμβρίου, όμως η νέα κλιμάκωση στη Μέση Ανατολή δημιουργεί ερωτήματα για τη διεξαγωγή του.

Το Grand Prix του Κατάρ παραμένει προς το παρόν κανονικά στο πρόγραμμα του MotoGP για τις 6-8 Νοεμβρίου, όμως η νέα κλιμάκωση στη Μέση Ανατολή δημιουργεί εύλογα ερωτήματα για το αν θα μπορέσει τελικά να πραγματοποιηθεί. Μέχρι σήμερα, 15 Σεπτεμβρίου, δεν υπάρχει επίσημη ανακοίνωση για νέα αναβολή ή ακύρωση και το MotoGP εξακολουθεί να διαθέτει εισιτήρια για τον αγώνα στο Lusail.

Το GP Κατάρ έχει ήδη μεταφερθεί μία φορά μέσα στη φετινή σεζόν. Αρχικά ήταν προγραμματισμένο για τον Απρίλιο, όμως μετακινήθηκε για το τριήμερο 6-8 Νοεμβρίου, με αποτέλεσμα να βρίσκεται πλέον προς το τέλος του φετινού πρωταθλήματος.

Τις τελευταίες ημέρες η κατάσταση γύρω από τον Περσικό Κόλπο και την Ερυθρά Θάλασσα έχει επιδεινωθεί. Η κίνηση των πλοίων στα Στενά του Ορμούζ, τη θαλάσσια δίοδο που συνδέει τον Περσικό Κόλπο με τον υπόλοιπο κόσμο, έχει περιοριστεί δραματικά. Στις 10 Σεπτεμβρίου καταγράφηκαν μόλις επτά διελεύσεις πλοίων, έναντι περίπου 125 ημερησίως πριν από τον πόλεμο με το Ιράν.

Παράλληλα, η Σαουδική Αραβία αναγκάστηκε να διακόψει προσωρινά τη λειτουργία του σημαντικού East-West πετρελαιαγωγού μετά από επίθεση με drones. Ο συγκεκριμένος αγωγός είχε αποκτήσει ακόμη μεγαλύτερη σημασία επειδή αποτελεί εναλλακτική διαδρομή για τη μεταφορά πετρελαίου όταν υπάρχουν προβλήματα στα Στενά του Ορμούζ. Την ίδια στιγμή, η κατάσταση παραμένει τεταμένη και στην περιοχή του Μπαμπ ελ-Μαντέμπ, στην είσοδο της Ερυθράς Θάλασσας, μετά τις τελευταίες κινήσεις των Χούθι.

Όλα αυτά δεν σημαίνουν ότι το GP Κατάρ θα ακυρωθεί. Δείχνουν όμως ότι η κατάσταση στην περιοχή παραμένει ιδιαίτερα ρευστή, ενώ ζητήματα ασφάλειας και μεταφοράς ανθρώπων και εξοπλισμού μπορούν να επηρεάσουν μεγάλες διεθνείς αθλητικές διοργανώσεις.

Προς το παρόν, λοιπόν, το Qatar Airways Grand Prix of Qatar παραμένει προγραμματισμένο για τις 6-8 Νοεμβρίου στο Lusail International Circuit. Με περίπου δύο μήνες να απομένουν, η εξέλιξη της κατάστασης στη Μέση Ανατολή θα είναι αυτή που θα καθορίσει εάν το MotoGP θα μπορέσει τελικά να επιστρέψει στο Κατάρ στις νέες ημερομηνίες.





Beta
motorcycles

BETA LIFE

BETA
XTRAINER





BETA ENDURO
RR 2 125T



BETA
RACING 4T

Beta
motorcycles
FUORISTRADA CO.

32 Dimitrakopoulou str. Athens | Τηλ.: 210 9211877 | Beta Hellas - The Fuoristrada Co.

Alex Rins - Έξοδος από τους αγώνες μοτοσυκλέτας στο τέλος του 2026!

Ο έξι φορές νικητής Grand Prix επιβεβαίωσε ότι θα αποχωρήσει από τους αγώνες μοτοσικλέτας στο τέλος της σεζόν.

Σε μια μάλλον απροσδόκητη είδηση, ο Alex Rins επιβεβαίωσε ότι θα αποχωρήσει όχι μόνο από το MotoGP, αλλά και από τους αγώνες δύο τροχών γενικότερα στο τέλος της σεζόν του 2026. Ο αναβάτης της Monster Energy Yamaha είχε συνδεθεί σε πλαίσιο φημολογίας με μεταγραφή στα WorldSBK, αλλά απέκλεισε αυτό το ενδεχόμενο αφού αποφάσισε να ακολουθήσει ένα διαφορετικό project το οποίο, όπως λέει, δεν είναι ακόμη έτοιμο να ανακοινωθεί.

Κοιτώντας πίσω στο παρελθόν, ο Rins έφτασε στο MotoGP με τη Suzuki μετά από μια επιτυχημένη περίοδο στις μικρότερες κατηγορίες, έχοντας τερματίσει δεύτερος τόσο στη Moto3 όσο και στη Moto2. Συνέχισε κατακτώντας έξι νίκες σε Grand Prix και 18 βάθρα. Μετά την αποχώρηση της Suzuki από το MotoGP, ο Rins εντάχθηκε στην LCR Honda και κέρδισε στο GP της Αμερικής στον τρίτο μόλις αγώνα του με την ομάδα.
Η σεζόν του 2023 αργότερα διαταράχθηκε σοβαρά από τον σοβαρό τραυματισμό στο πόδι που υπέστη στο Mugello.

Διαβάστε περισσότερα!



FIM - Υποχρεωτικοί οι αερόσακοι στο Motocross από το 2028

Η FIM αλλάζει τα δεδομένα ασφαλείας στο Motocross, καθιστώντας υποχρεωτική τη χρήση εγκεκριμένων συστημάτων αερόσακου από τη σεζόν του 2028.

Μια σημαντική αλλαγή στον εξοπλισμό ασφαλείας των αναβατών έρχεται στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Motocross, καθώς η FIM και η Infront Moto Racing ανακοίνωσαν ότι τα συστήματα αερόσακου θα γίνουν υποχρεωτικά από το 2028.

Η εφαρμογή θα γίνει σταδιακά. Για τη σεζόν του 2027, η χρήση λειτουργικού συστήματος αερόσακου ενσωματωμένου στην προστασία θώρακα και πλάτης θα είναι «ισχυρά συνιστώμενη», δίνοντας ουσιαστικά σε αναβάτες και ομάδες μία μεταβατική χρονιά. Από το 2028 η χρήση του θα είναι υποχρεωτική.

Ο νέος κανονισμός αφορά τα MXGP, MX2 και το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Motocross Γυναικών, καθώς και το Motocross of Nations. Δεν θα επιτρέπεται...

Διαβάστε περισσότερα!



Σπύρος Μάριος Φουρθιώτης - Σαρώνει τα βάθρα σε ολόκληρη την Ευρώπη

Ο Σπύρος Μάριος Φουρθιώτης συνεχίζει τις επιτυχίες σε BMU και Alpe Adria, με νίκες, βάθρα και νέο ρεκόρ πίστας στην κατηγορία STK600.

Ο Σπύρος Μάριος Φουρθιωτης σαρώνει τα βάθρα σε ολόκληρη την Ευρώπη καθώς συμμετέχει σε δυο πρωταθλήματα με μεγάλη επιτυχία και σταθερότητα ανεβάζοντας την Ελλάδα και το Νησί της Κω στα ψηλότερα σκαλιά ολόκληρης της Ευρώπης.

Συμμετέχει στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα BMU καθώς και στο Διεθνές πρωτάθλημα ALPE ADRIA με τη μοτοσυκλέτα του HONDA CBR600RR στην κατηγορία STK600 και SSP600 με την ομάδα του HONDA ΦΟΥΡΘΙΩΤΗΣ-ZENONE RACING.

Στον αγώνα της Βουλγαρίας στις 25-26 Ιουλίου για το Ευρωπαϊκό πρωτάθλημα BMU παρόλο που βρέθηκε για πρώτη φορά στην συγκεκριμένη πίστα κατάφερε να σπάσει τα χρονόμετρα και να γράψει νέο ρεκόρ πίστας για την κατηγορία STK600 και SSP600 ανεβαίνοντας στο βάθρο στην πρώτη θέση όχι μια όχι δυο αλλά τέσσερις φορές με 2 νίκες στην κατηγορία STK600 και δυο νίκες στην κατηγορία SSP600 παρόλο που συμμετέχει με μοτοσυκλέτα STK600 και στις δυο κατηγορίες.

Διαβάστε περισσότερα!



Arai HELMET®

NEW DESIGNS



MATCH MULTI

TOUR-X5

MATCH RED



MATCH BLUE



MATCH ORANGE



ARAI TOUR-X5

It is time for a new adventure with the all-new Tour-X5! It's time to ride the earth! The Tour-X5 is a completely redesigned helmet, packed with many new features. As with everything from Arai, every improvement is made with a priority for protection. And this new model brings us ever closer to the ideal Arai shape for protection.



MC
Arai Center Athens
ARAI, SUOMY, ACERBIS
Μιχαλακοπούλου 36 Αθήνα 115 28 / Τηλ: (+30) 210 7212986 / E-mail: mcmotor@otenet.gr

Greece Rally, 7η ημέρα και τερματισμός – Νικητής ο Benjamin Harvey-Grounds

Η τελευταία ημέρα του Greece Rally ολοκληρώθηκε με μια σύντομη και σχετικά εύκολη διαδρομή. Η τελευταία ειδική πέρασε από τον Βερτίσκο και συνέχισε προς τα όρη Κρούσια, προσφέροντας θέα στη λίμνη Κερκίνη.

Πρώτος τερμάτισε στην ειδική ο #11 Dennis Schans (NL), με HUSQVARNA FE 350. Ο #227 Benjamin Harvey-Grounds (UK), με KOVE 450 RALLY, τερμάτισε δεύτερος, ενώ την τρίτη θέση κατέκτησε ο #216 Vladimir Obona (SK), με KTM 450 RR.
Στην κατηγορία SSV, οι #85 Kees Box και Kees Box Jr. ήταν οι πρώτοι που ολοκλήρωσαν την ειδική, με CAN-AM MAVERICK R.

Στη γενική κατάταξη, ο #227 Benjamin Harvey-Grounds (UK) κατέκτησε τη νίκη στο Greece Rally 2026. Ο #22 Kreidl Ferdinand (AT) τερμάτισε δεύτερος και ο #214 Robert Parry (UK) κατέλαβε την τρίτη θέση.

Μετά την τελευταία ειδική, αναβάτες και ομάδες συγκεντρώθηκαν στην τελετή απονομής, για να γιορτάσουν τις επιτυχίες της εβδομάδας και την προσπάθεια όλων όσοι ολοκλήρωσαν το rally. Οι εορτασμοί συνεχίστηκαν το βράδυ με ένα πάρτι, κλείνοντας με τον καλύτερο τρόπο το Greece Rally 2026.

Σας ευχαριστούμε όλους και σας περιμένουμε ξανά του χρόνου!

Αναλυτικά τα αποτελέσματα του Greece Rally 2026 με ένα κλικ **εδώ**



Μαχητική παρουσία του Dinos 31 στην Cremona – 8η θέση παρά το τεχνικό πρόβλημα

Ένα απαιτητικό αγωνιστικό τριήμερο ολοκληρώθηκε στην Cremona για τον Dinos 31, ο οποίος κατάφερε να μετατρέψει ένα Σαββατοκύριακο γεμάτο προκλήσεις σε μία ακόμη πολύτιμη αγωνιστική εμπειρία, ολοκληρώνοντας τον αγώνα στην 8η θέση, παρά το πρόβλημα στο κιβώτιο ταχυτήτων που επηρέασε σημαντικά τον ρυθμό του. [Δελτίο Τύπου]

Η δράση ξεκίνησε την Παρασκευή με το FP1, σε ιδιαίτερα απαιτητικές συνθήκες, καθώς περίπου το 40% της πίστας παρέμενε βρεγμένο. Ο Dinos 31 προσαρμόστηκε άμεσα στις συνθήκες και ολοκλήρωσε την πρώτη περίοδο ελεύθερων δοκιμών στην 3η θέση, πραγματοποιώντας ένα ιδιαίτερα θετικό ξεκίνημα. Στο FP2 ακολούθησε η 6η θέση, με τον ίδιο και την ομάδα να επικεντρώνονται παράλληλα στη συλλογή δεδομένων και στη βελτιστοποίηση του set-up ενόψει της συνέχειας του αγωνιστικού τριημέρου.

Διαβάστε περισσότερα!



Θεαματικός και ο Τρίτος Πανελλήνιος Αγώνας Dragster 2026 στις Σέρρες και στο Serres Racing Circuit

Ο Τρίτος Πανελλήνιος Αγώνας Dragster 2026 ολοκληρώθηκε στις Σέρρες, με δυνατές μάχες αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών και μεγάλη παρουσία θεατών.

Δυνατές μάχες, υψηλές επιδόσεις και μεγάλη παρουσία θεατών

Με επιτυχία ολοκληρώθηκε ο Τρίτος Πανελλήνιος Αγώνας Dragster 2026, που πραγματοποιήθηκε το τριήμερο 18 – 19 – 20 Σεπτεμβρίου στο Serres Racing Circuit, προσφέροντας ένα μοναδικό αγωνιστικό θέαμα γεμάτο ένταση, ταχύτητα και αδρεναλίνη.

Οδηγοί αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών από όλη την Ελλάδα έδωσαν δυναμικό «παρών», συμμετέχοντας σε έναν αγώνα υψηλού επιπέδου με εντυπωσιακές επιδόσεις...

Διαβάστε περισσότερα!





ΑΠΟΛΥΤΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ, ΑΚΟΜΑ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΠΙΟ ΑΚΡΑΙΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΘΕΣΗ MOTOWAY ΚΑΜΠΡΑΝΗΣ Α.Ε.ΤΗΛ. 2310 515 557

Η Triumph στέφθηκε πρωταθλήτρια στο MX2 – Από το μηδέν στον τίτλο σε 3 χρόνια

Ένα ιστορικό επίτευγμα για την βρετανική μάρκα, η οποία μόλις πριν από 3 χρόνια έμπαινε στο παγκόσμιο Motocross με μία νέα μοτοσυκλέτα και πλέον βρίσκεται στην κορυφή του αθλήματος.

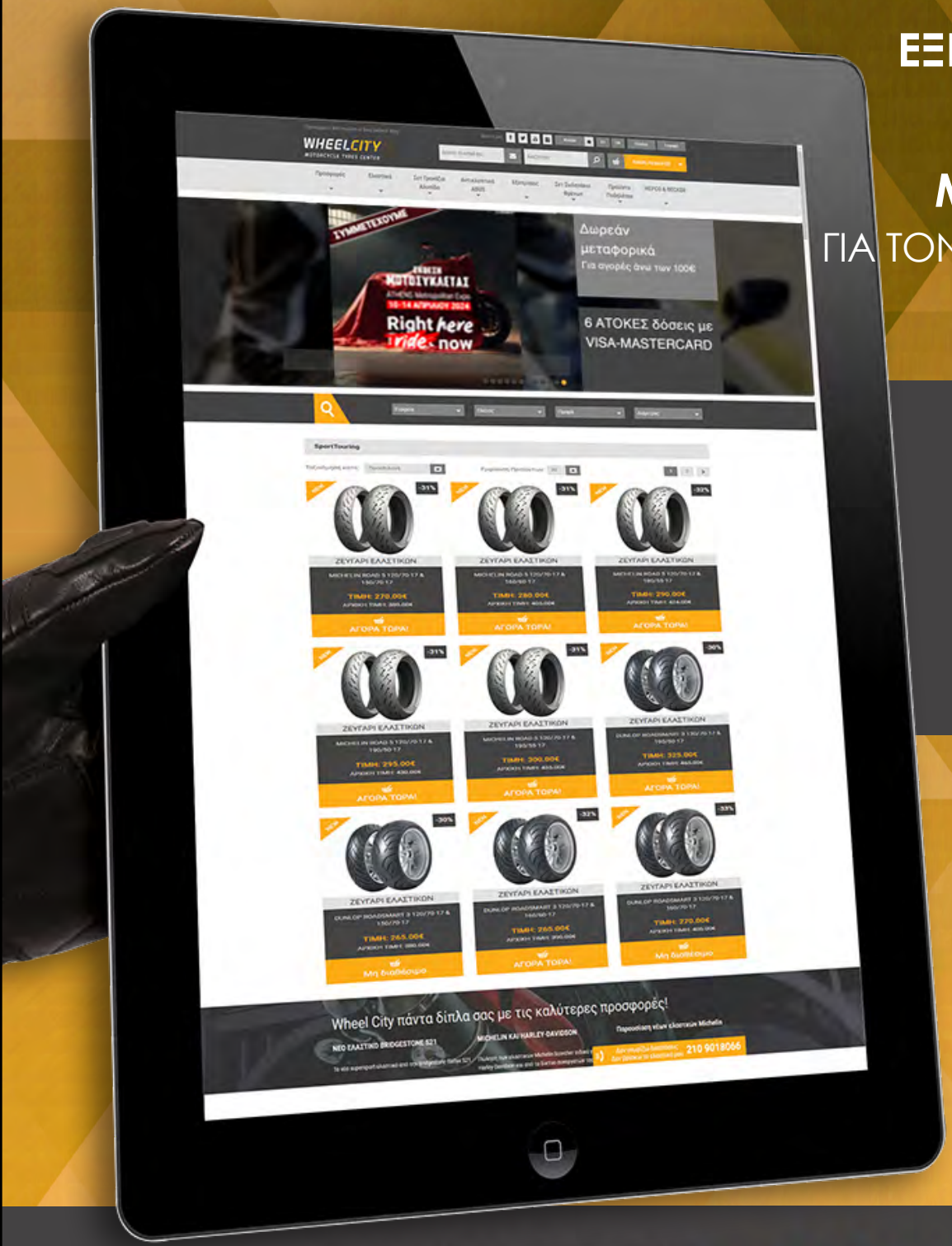
- Η Triumph κατακτά τον πρώτο της τίτλο Παγκόσμιου Πρωταθλήματος FIM
- Ένα ιστορικό επίτευγμα, μόλις τρία χρόνια μετά την είσοδό της στο motocross
- Ο Guillem Farres στέφεται Παγκόσμιος Πρωταθλητής FIM MX2 Motocross για το 2026
- Η Triumph κατακτά το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Κατασκευαστών FIM MX2 Motocross και κάνει το «1-2» στο πρωτάθλημα

Η Triumph Motorcycles γιορτάζει την πρώτη νίκη σε Παγκόσμιο Πρωτάθλημα στην ιστορία της, καθώς ο Guillem Farres στέφθηκε Παγκόσμιος Πρωταθλητής FIM MX2...

Διαβάστε περισσότερα!



ΟΙ ΚΑΛΥΤΕΡΕΣ ΤΙΜΕΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ



ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

ΜΕΓΑΛΟ ΣΤΟΚ
ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΑ
ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ

Οι εργασίες που παρέχονται είναι:

- Τοποθέτηση ελαστικών
- Ζυγοστάθμιση
- Επισκευή ζαντών

ΔΩΡΕΑΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ
για αγορές
άνω των 100€

6 ΑΤΟΚΕΣ
δόσεις VISA
-MASTERCARD

WHEELCITY
MOTORCYCLE TYRES CENTER

Κάρπου 24, Ν.Κόσμος 11631, Αθήνα Τ.: 210 9018066
www.wheelcity.gr · info@wheelcity.gr

MotoGP 2026 - Η ανατροπή της ανατροπής στο Sprint της Αυστρίας!

Το πιο ενδιαφέρον Sprint της χρονιάς είναι σίγουρα -ως τώρα έστω- αυτό του Spielberg, με τον Jorge Martin να φτάνει στη νίκη μέσω... Λαμίας.

Ο Martinator είχε την pole position, ωστόσο μάλλον μια όχι και τόσο συγκεντρωμένη εκκίνηση, είχε ως αποτέλεσμα το στενό μαρκάρισμα του Marc Marquez, κάτι που αποσυντόνισε ακόμα περισσότερο τον αναβάτη Aprilia, με το φινάλε του 1ου γύρου να τον βρίσκει οριακά εντός 10αδας. Μάλλον το σοκ ήταν μεγάλο για τον Jorge, τόσο που έβαλε τα... μούτρα κάτω και παρά τις λογικές προειδοποιήσεις για τα όρια της πίστας, άρχισε να προσπερνά αναβάτες κατά ριπάς. Στα 2/3 του Sprint πλέον είχε περάσει και τον 2ο Marc Marquez, με ένα Pedro Acosta να είναι μόνος, μακριά μπροστά.

Τρεις γύροι πριν το τέλος απέμεναν, όταν με αέρα 2,5" ο Pedro έπεσε μόνος του δίχως πίεση από κανέναν, χαρίζοντας τη νίκη στο Martin, τη 2η θέση στο Marquez και με το 3ο σκαλί να συμπληρώνεται από την έτερη εργοστασιακή Aprilia, εκείνη του Marco Bezzecchi.

Διαβάστε περισσότερα!



MotoGP 2026, 15ος Αγώνας, Αυστρία - Επιτέλους, νίκη και για τον Pedro Acosta

Ο Ισπανός αναβάτης περίμενε ούτε λίγο ούτε πολύ 3 χρόνια, παίρνοντας επιτέλους την πρώτη νίκη στη μεγάλη κατηγορία, φέρνοντας χαμογέλα στο GP στην έδρα της KTM.

Ο μικρός... "καρχαρίας" έδειξε τα δόντια του χτες στο Sprint, ωστόσο έχασε την άνετη πρωτιά από μια πτώση, που όπως παραδέχθηκε οφειλόταν στον ίδιο, καθώς αποσπάστηκε από μια ένδειξη καυσίμου που άναψε στο καντράν του. Η Κυριακή ήταν μια άλλη μέρα, με 9 γύρους να είναι αρκετοί για να τον δούμε να ανεβαίνει στην κορυφή και να μένει εκεί. Μια νίκη που γιόρτασε με μια... πτώση, καθώς πήγε στο σημείο της χτεσινής, πέφτοντας.. απαλά και εορταστικά. Πίσω του, η μάχη μενόταν μεταξύ των 2 εργοστασιακών Aprilia, με τον Jorge Martin να επικρατεί κάνοντας το 2-3 έναντι του Marco Bezzecchi, με το Martinator να παίρνει μια μικρή βαθμολογική ανάσα στο κυνήγι του Πρωταθλήματος.

Διαβάστε περισσότερα!



MotoGP 2026, 14ος Αγώνας, Ιταλία - Πρώτος πλέον στο Πρωτάθλημα μετά τη νίκη του ο Marc Marquez

Ο αγώνας στην πίστα του Misano έμελλε να φέρει περισσότερες ανατροπές από όσες περιμέναμε, με αιτία κυρίως... την αυτοκαταστροφική απόδοση της Aprilia.

Αρχικά, ο Marco Bezzecchi έκανε μια καλή εκκίνηση, εκμεταλλευόμενος πλήρως την Pole Position. Η χαρά του ωστόσο κράτησε λιγότερο από τον πρώτο γύρο, μιας και έπεσε προσπαθώντας να ανοίξει διαφορά από το Marc Marquez το συντομότερο δυνατό. Στη 2η θέση του βάθρου ακολούθησε το μεγάλο του αδερφό ο Alex Marquez, με το βάθρο να συμπληρώνει ο εξίσου δυνατός σήμερα, Pedro Acosta. Ένα σύνολο που οπωσδήποτε δίνει τωρινά αλλά και μελλοντικά χαμόγελα στη Ducati.

Διαβάστε περισσότερα!




cb 500x
adv
HONDA
The Power of Dreams
ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΟΣ
TRUE ADVENTURE
Africa Twin
ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΟΣ
HONDA
Η νέα Africa Twin Adventure Sports είναι φτιαγμένη για εσένα, που το βλέμμα σου ταξιδεύει στο μακρινό ορίζοντα και διψά για νέες εξερευνήσεις και συναρπαστικές εμπειρίες.
Ο δικύλινδρος σε σειρά κινητήρας των 998cc διαθέτει 3 τρόπους λειτουργίας κινητήρα και σύστημα ελέγχου πρόσφυσης HSTC 7 βαθμίδων.
Το ρεζερβουάρ χωρητικότητας 24.2 λίτρων προσφέρει αυτονομία για κάλυψη μεγάλων αποστάσεων ενώ η ανάρτηση με μεγαλύτερη διαδρομή, το επίπεδο κάθισμα και η υψηλότερη θέση οδήγησης προσφέρουν καλύτερο έλεγχο και μεγαλύτερη άνεση, σε συνδυασμό με την υψηλότερη ζελατίνα και τις θερμαινόμενες χειρολαβές.
Μία αληθινή περιπέτεια σε περιμένει.
Βάλτο καλά στο κεφάλι σου
ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΑΡΑΚΑΚΗ
ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΟΣ
ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΕΜΠΟΡΟΣ HONDA MOTORCYCLES: ΑΤΤΙΚΗΣ:
Μιχαλακοπούλου 60, Αθήνα Τ.Κ.: 11528 / 210-7709994 / gkhonda@otenet.gr / hondakoutsoubos.gr/

MotoGP 2026 - Τυπική διαδικασία για το Marc Marquez στο Sprint του San Marino

Ο τυφώνας Marc Marquez έρχεται με φόρα, ροκανίζοντας και άλλο τη διαφορά του από την κορυφή του Πρωταθλήματος.

Ξεκινώντας από τη 2η θέση του grid, ο Ισπανός αναβάτης πήρε τα νιάτα του αγώνα με το καλημέρα της πρώτης στροφής από τον pole man, Marco Bezzecchi, με τους δυο αναβάτες να διατηρούν ως είχε τις θέσεις τους ως στο τέλος του αγώνα. Έτσι, έμενε να δούμε το μνηστήρα του 3ου σκαλιού του βάθρου, ο οποίος δεν ήταν άλλος από τον Jorge Martin που εκκινούσε 5ος, κάνοντας το 2-3 για την εργοστασιακή ομάδα της Aprilia.

Πρώτος εκτός βάθρου αναβάτης ο Fabio Di Giannantonio, με τους αναβάτες που έκαναν το 5-6-7-8 να έχουν δώσει ωραίες μάχες μεταξύ τους μεν, δίχως περιττά ρίσκα δε. Αναφερόμαστε στους Alex Marquez, Pedro Acosta, Raul Fernandez και Fermin...

Διαβάστε περισσότερα!



HAGON
SHOCKS



Specialists for Shocks

Mono Shocks



- Κατασκευασμένα να προσαρμόζονται στο φορτίο και το στυλ οδήγησης σας



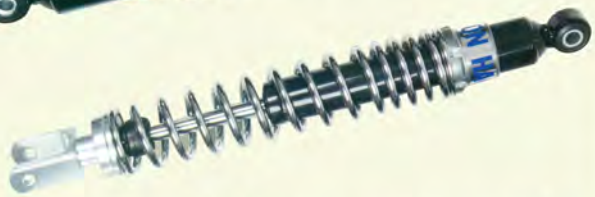
- 2 Χρόνια Εγγύηση



- Πλήρως Επισκευαζόμενα



- Ανοξείδωτο 304L στέλεχος ανάρτησης
- CNC-Machined εδράσεις από Billet



- 18mm Άξονας
- Made In England

www.hagon.gr

MADE IN UK

Κατασκευάζουμε αμορτισέρ
για να καλύψουμε κάθε σας ανάγκη

2 ΧΡΟΝΙΑ
ΕΩΣ ΕΦ' ΟΡΟΥ ΖΩΗΣ - ΕΓΓΥΗΣΗ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ

SPEEDY **Ρουσιανίδης Αλέξανδρος**

Λεωφ. Ηρακλείου 191, 14231 Ν. Ιωνία
Τηλ. 210-7779252, 210-7753764 Fax. 210-7750527

e-mail: speedyr@otenet.gr
site: www.hagon.gr

MotoJunior World Championship 2026 - Μία ανάσα από τους βαθμούς ο Βασίλης Παντελεάκης στη Valencia

Την καλύτερη φετινή του επίδοση στο MotoJunior World Championship πέτυχε ο Βασίλης Παντελεάκης στον πέμπτο αγώνα της σεζόν, που διεξήχθη στις 6 Σεπτεμβρίου στην πίστα της Valencia.

Σε έναν ιδιαίτερα απαιτητικό αγώνα, με πολύ υψηλές θερμοκρασίες και έντονη υγρασία, ο Έλληνας αναβάτης πραγματοποίησε μία από τις πιο δυνατές εμφανίσεις του μέχρι σήμερα, επιβεβαιώνοντας τη σταθερή πρόοδο που παρουσιάζει αγώνα με τον αγώνα. Ξεκινώντας από την 20ή θέση, ο Παντελεάκης κατάφερε να αναρριχηθεί μέχρι τη 16η θέση, ολοκληρώνοντας τον αγώνα μόλις 0,3 δευτερόλεπτα πίσω από τον 15ο και την πρώτη βαθμολογούμενη θέση.

Διαβάστε περισσότερα!



ΑΡΧΕΙΟ ΤΕΥΧΩΝ 2015 2026



μηνιαίο διαδραστικό περιοδικό μοτοσυκλέτας

BIKEIT! MAGAZINE

POWER HOUSE engineering

BOOST YOUR BIKE

Service, δυναμόμετρο, βελτιώσεις



Διευθ.: Ισμήνης 6
Τ.Κ. 17232 Δάφνη Αττικής
Τηλέφωνο 21 0976 2713

www.power-house.gr