CITYRIDER

SCOOTER•ΠΑΠΙ•ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ

Τ113
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ
2026

ΔΟΚΙΜΗ QJMOTOR ATR 125 ABS/TCS / SUZUKI SV-7GX

ΔΟΚΙΜΗ TRIUMPH SCRAMBLER 400 XC

ΔΟΚΙΜΗ

VOGE SR450X

CITY VIEW
ΟΔΟΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΜΕ
HONDA HORNET 500 E-CLUTCH

CITY TRIP
ΑΛΒΑΝΙΑ ΜΕ
CFMOTO 450MT

ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ
ΝΕΑ ΜΟΝΤΕΛΑ
ΝΕΑ ΚΟΣΜΟΥ
TIPS & TRICKS
ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ


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


Με Διπλή Προσωπικότητα για
ανθρώπους που τα θέλουν όλα!
4.995 €
Νέο
MAXSYM 300 TCS
Κινητήρας Euro 5+ | 26 ps | Traction Control (TCS) | FULL-LED Φώτα με DRL | TFT Οθόνη
Μεγάλες Διαδρομές Αναρτήσεων | 150mm Απόσταση από το Έδαφος | Ενισχυμένο Πλαίσιο
Δικάναλο ABS της Bosch | Τιμόνι Μεταβλητής Διατομής | Κλειστές Χούφτες
Keyless Σύστημα | Θύρα USB | Αποθ. Χώρος 35L για Full Face Κράνος
ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε.
MOTOR VEHICLE COMPANY
ΑΘΗΝΑ: Θησέως 312 - Τηλ.2109521108 | www.sym.gr
SYM

EDITORIAL

ΣΗΜΕΙΟ ΚΟΡΕΣΜΟΥ;



Οι ειδήσεις για τα διαρκή τροχαία ατυχήματα και, δυστυχώς, τον βαρύ φόρο αίματος που τα συνοδεύει, συνεχίζονται. Κι όμως, η ΕΛΣΤΑΤ μας λέει ότι για το πρώτο 7μηνο του 2026, υπάρχουν τα προσωρινά στοιχεία, που δείχνουν μείωση των νεκρών κατά 9,6% σε σχέση με πέρσι (272 έναντι 301)... Τα τροχαία ατυχήματα, πάντως, είναι οριακά αυξημένα, στα 6.056 έναντι 5.896.

Όλα αυτά σε κάνουν εύλογα να αναρωτιέσαι. Αν τα δυστυχήματα μειώνονται, γιατί διαβάζουμε τόσο συχνά για ένα νέο; Κάποιοι πιστεύουν ότι δεν καταγράφονται καν όλα τα δυστυχήματα, στα επίσημα στατιστικά, όμως μία τέτοια κατηγορία θέλει και αποδείξεις, όχι μόνο καταγγελίες.

Με μία ματιά στα στατιστικά της Ευρώπης, είναι σαφές ότι οι κυβερνήσεις αντιμετωπίζουν ένα «σημείο κορεσμού», έχοντας ήδη χάσει τους πρώτους στόχους για την «εξάλειψη» των τροχαίων δυστυχημάτων στις επόμενες δεκαετίες. Στην Αθήνα ειδικά, νομίζω ότι έχουμε φτάσει σε αυτό το σημείο κορεσμού... σε όλα τα επίπεδα: Κυκλοφορία, δόμηση, κατοίκηση, υποδομές, ατυχήματα.

Στις μεγάλες πόλεις της Ελλάδας, κάθε μέρα, εκατομμύρια οδηγοί και αναβάτες πασχίζουν να μετακινηθούν από το ένα σημείο στο άλλο και να παραμείνουν ζωντανοί. Δυστυχώς, μεγάλη ευθύνη για τα σοβαρά συμβάντα που κάθε εβδομάδα καταγράφονται, έχουν και πολλοί οδηγοί και αναβάτες που μετακινούνται εκεί έξω. Κατά περιπτώσεις, μιλάμε για πρωτοφανή οδηγική αναίδεια και θράσος. Βλέπω πλέον οδηγούς αυτοκινήτων (αλλά και δικύκλων) να χαζεύουν TikTok και να κάνουν

βιντεοκλήσεις... Όταν δεν σέβεσαι, δεν θα σε σεβαστούν, λέεοι ο απλός λαός.

Επίσης, κάποια στιγμή πρέπει να σταματήσει η καραμέλα περί «αδιευκρίνιστων συνθηκών», στις αναφορές για τα τροχαία ατυχήματα, όπως και κάποια στιγμή, να ενημερωνόμαστε με δελτία για την διαλεύκανση των συνθηκών των ατυχημάτων, όπως ενημερωνόμαστε για τα ίδια τα συμβάντα. Ο κόσμος το έχει τούμπανο: Οι «αδιευκρίνιστες συνθήκες» είναι ξεκάθαρα υπερβολική ταχύτητα, ακατάλληλη για τον εκάστοτε τόπο και χρόνο. Και αυτό έχει φτάσει στο σημείο κορεσμού.

Και κάπου εδώ επιτρέψτε μου κυριολεκτικά, μία παράκληση, προς το νεότερο κοινό που ενίοτε έχουμε ελκύσει προς την μοτοσυκλέτα. Σεβαστείτε την ζωή σας, και την ζωή των άλλων γύρω σας. Ξυπνήστε! Συνειδητοποιήστε τι σημαίνει η οδήγηση δικύκλων, πόσο μάλλον των ισχυρότερων και ταχύτερων εξ αυτών, που γνωρίζω πολύ καλά ότι εκατοντάδες από εσάς, τα κυκλοφορούν παράνομα. Χωρίς δίπλωμα, χωρίς εμπειρία και χωρίς αύριο, και ειδικά το τελευταίο δυστυχώς έχει αποδειχθεί προφητικό ουκ ολίγες φορές.

Δεν είναι η Θηβών, το κατάλληλο σημείο να ανοίξεις τέρμα γκάζι σε μία μοτοσυκλέτα μεγάλου κυβισμού, ούτε τα στενά της Πετρούπολης τόπος για μαγκιές προτεραιότητας, ούτε η Λεωφόρος Αλεξάνδρας δρόμος που μας παίρνει να περνάμε κόκκινα φανάρια, πόσο μάλλον αν δεν φορούμε κράνος!

Δυστυχώς στο «σημείο κορεσμού» φαίνεται ότι έχει φτάσει, από κάποιες κατευθύνσεις, και η παρουσίαση της μοτοσυκλέτας ως όχημα «ελευθερίας», που τελικά ξεφεύγει στην ασυδοσία. Διότι βολεύει να ξεχνάμε ότι, εκτός του ότι η ελευθερία των... παραμυθιών, είναι κατασκεύασμα του νου και μόνο, η πραγματική ελευθερία αξίας, έρχεται όταν αναγνωρίζουμε και βάζουμε όρια.

Όχι φυλακιστικούς όρους. Όρια. Δεν έχει νόημα η απόλυτη, ασύδοτη ελευθερία, όταν το αποτέλεσμα της θα είναι, κάποια βόλτα να είναι η τελευταία σου.

Το «σημείο κορεσμού» απειλεί την περαιτέρω εξέλιξη της μετακίνησης, δίκυκλης και μη, και αποτελεί έναν γρίφο για τους ιθύνοντες. Μέχρι να κάνουμε πραγματική πρόοδο, οδηγήστε ανάλογα και δώστε αξία στην ζωή και την ασφάλεια σας.

Καλό υπόλοιπο φθινοπώρου.

Απόστολος Μιστιλόγλου



QJMOTOR

SRT 300 DX

Δεν χρειάζονται πολλά κυβικά για να εντυπωσιάσεις.

Εμφάνιση και επιδόσεις που σε ανεβάζουν κατηγορία.



ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε.
MOTOR VEHICLE COMPANY

QJMOTOR

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2026

***CITY NEWS* 10**

***ΡΕΠΟΡΤΑΖ* 34**

***ΝΕΑ ΜΟΝΤΕΛΑ* 54**

***ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ* 88**

CITY TRIP / *Αλβανία με CFMOTO 450MT* **102**

ΔΟΚΙΜΗ / *QJMOTOR ATR 125 ABS/TCS* **114**





CITYRIDER

SCOOTER•ΠΑΠΙ•ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ

ΔΟΚΙΜΗ / *TRIUMPH SCRAMBLER 400 XC* **126**

ΔΟΚΙΜΗ / *VOGE SR450X* **138**





ΔΟΚΙΜΗ / SUZUKI SV-7GX 148



CITY VIEW / ΟΔΟΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΜΕ HONDA HORNET 500 E-CLUTCH 160



TIPS AND TRICKS / ΔΙΗΘΗΣΗ 174

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ 177

ΧΡΗΣΙΜΑ 210

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ
ΤΑΚΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ

ΑΡΧΙΣΥΝΤΑΚΤΗΣ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΜΙΣΤΙΛΟΓΛΟΥ

ΣΥΝΤΑΞΗ
ΝΙΚΟΣ ΤΣΑΜΑΝΔΟΥΡΑΣ,
AVIAD AVRAHAMI,
ΤΖΟ ΛΑΔΑ,

ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ
THIERRY SARASYN,
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΑΚΗΣ,
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΑΤΣΟΥΛΑΣ,
ΓΙΩΡΓΟΣ ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ, ΝΙΚΟΣ ΖΟΥΡΝΑΤΖΗΣ,
ΘΑΝΑΣΗΣ ΧΟΥΝΤΡΑΣ, VINCENT BURGER
THIERRY DRICOT, LIVIA SCHERMERHORN

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΩΣΤΑΚΟΣ

ART DIRECTOR
ΣΤΕΛΙΟΣ ΤΣΙΜΠΙΔΗΣ

T113

GRAPHIC DESIGN
ΑΡΓΥΡΩ ΝΤΙΝΟΥ

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ
info@cityrider.gr
ΣΥΝΤΑΞΗ editor@cityrider.gr
ΠΩΛΗΣΕΙΣ sales@cityrider.gr
ΤΗΛΕΦΩΝΟ 2110135574,
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΛΥΔΙΑΣ 75 & ΤΣΑΦΟΥ

www.cityrider.gr

ACEM – FIM: Μία νέα εποχή για την ποιότητα της εκπαίδευσης αναβατών στην Ευρώπη

Νέα συνεργασία, ανανεωμένη ευρωπαϊκή στήριξη, νέες ερευνητικές πρωτοβουλίες και δυνατότητα υποβολής αιτήσεων για παρόχους εκπαίδευσης.

Έπειτα από δέκα χρόνια προώθησης υψηλής ποιότητας εθελοντικής εκπαίδευσης μοτοσικλετιστών (μετά την απόκτηση άδειας οδήγησης), το «Ευρωπαϊκό Σήμα Ποιότητας Εκπαίδευσης Μοτοσικλετιστών» (European Motorcycle Training Quality Label) εισέρχεται σε ένα νέο κεφάλαιο. Το Σήμα έχει βοηθήσει τους αναβάτες, οι οποίοι επιθυμούν να βελτιώνουν διαρκώς τις οδηγικές τους ικανότητες, να εντοπίζουν εκπαιδευτικά προγράμματα στα οποία μπορούν να εμπιστευτούν. Μέσω μιας νέας συνεργασίας, ευρύτερης ευρωπαϊκής στήριξης και νέων ερευνητικών πρωτοβουλιών, το Σήμα συνεχίζει την πορεία του και καλωσορίζει νέους παρόχους εκπαίδευσης.

Μια νέα συνεργασία
Από τον Ιούνιο του 2026, τον συντονισμό του Σήματος έχουν αναλάβει η ACEM (Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Μοτοσικλετών) και το ifz (Ινστιτούτο για την Ασφάλεια της Μοτοσικλέτας). Η συνεργασία αυτή συνδυάζει τη μακροχρόνια δέσμευση της ACEM για την οδική ασφάλεια με την εξειδικευμένη τεχνογνωσία του ifz στην εκπαίδευση αναβατών και την έρευνα για την ασφάλεια. Το Γερμανικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας (DVR), ιδρυτικό μέλος του Σήματος, θα συνεχίσει να διαχειρίζεται τα πιστοποιημένα εκπαιδευτικά προγράμματα στη Γερμανία, ενώ η Διεθνής Ομοσπονδία Μοτοσικλέτας (FIM) διευρύνει την εμβέλεια της πρωτοβουλίας σε διεθνές επίπεδο.

«Τα πρώτα δέκα χρόνια προσέφεραν στο Σήμα ισχυρά θεμέλια. Σε συνεργασία με το ifz, επιδιώκουμε τώρα να αξιοποιήσουμε αυτή την εμπειρία, να διευρύνουμε την εμβέλειά του και να καταστήσουμε την υψηλής ποιότητας εκπαίδευση —μετά την απόκτηση άδειας— προσβάσιμη σε περισσότερους αναβάτες σε όλη την Ευρώπη».

Antonio Perlot, Γενικός Γραμματέας της ACEM
«Η ποιοτική εκπαίδευση μοτοσικλετιστών βασίζεται σε σαφείς μαθησιακούς στόχους, αποτελεσματική διδασκαλία και εκπαιδευτές ικανούς να στηρίξουν τους αναβάτες στην ανάπτυξη μιας ασφαλέστερης οδηγικής συμπεριφοράς. Η συνεργασία μας με την ACEM παρέχει μια ισχυρή βάση για την περαιτέρω ανάπτυξη του Σήματος και την υποστήριξη της συνεχούς βελτίωσης των πιστοποιημένων ευρωπαϊκών φορέων εκπαίδευσης».

Matthias Haasper, Διευθυντής του ifz - Ισχυρή ευρωπαϊκή στήριξη
Το Σήμα εξακολουθεί να απολαμβάνει τη στήριξη ευρωπαϊκών φορέων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της οδικής ασφάλειας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιβεβαίωσε εκ νέου τη στήριξή της στην πρωτοβουλία, ενώ το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ασφάλεια

των Μεταφορών (ETSC) στηρίζει το Σήμα από το 2019. Επιπλέον, η FIA Region 1, το δίκτυο POLIS και η ομάδα ευρωβουλευτών «Motorcycling MEP Club» προσχωρούν πλέον ως επίσημοι υποστηρικτές, διευρύνοντας περαιτέρω το ευρωπαϊκό δίκτυο της πρωτοβουλίας που αφορά την οδική ασφάλεια, την κινητικότητα και τη χάραξη πολιτικής. Η Claire Depré, Προϊστάμενη της Μονάδας Οδικής Ασφάλειας στη Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών (DG MOVE) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, δήλωσε:

«Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνεχίζει να στηρίζει το "Ευρωπαϊκό Σήμα Ποιότητας για την Εκπαίδευση Μοτοσικλετιστών" (European Motorcycle Training Quality Label) ως μια σημαντική πρωτοβουλία που προάγει την ποιότητα στην εκπαίδευση των αναβατών μετά την απόκτηση άδειας οδήγησης, σε ολόκληρη την Ευρώπη. Βοηθώντας τους αναβάτες να εντοπίζουν προγράμματα εκπαίδευσης με διασφαλισμένη ποιότητα και ενθαρρύνοντας τη διαρκή μάθηση καθ' όλη τη διάρκεια της οδηγικής τους πορείας, το Σήμα συμβάλλει στην κοινή μας φιλοδοξία να καταστήσουμε τους δρόμους της Ευρώπης ασφαλέστερους».

Ο Andreas Glück, Ευρωβουλευτής, δήλωσε: «Η ασφάλεια δεν αφορά μόνο την τεχνολογία των οχημάτων· αφορά, κατά βάση, τον ίδιο τον αναβάτη. Το "Ευρωπαϊκό Σήμα Ποιότητας για την Εκπαίδευση Μοτοσικλετιστών" θέτει τον αναβάτη στο



επίκεντρο της οδικής ασφάλειας, προωθώντας εθελοντική εκπαίδευση υψηλής ποιότητας για όσους κατέχουν ήδη άδεια οδήγησης. Αυτή η πρωτοβουλία, με το βλέμμα στραμμένο στο μέλλον, συμβάλλει στη δημιουργία μιας ασφαλέστερης και πιο υπεύθυνης οδηγικής κουλτούρας σε όλη την Ευρώπη».

Σύνδεση έρευνας και καινοτομίας
Το Σήμα αναπτύσσει επίσης νέους δεσμούς με την ακαδημαϊκή έρευνα, μέσω της συνεργασίας με το Πανεπιστήμιο της Φλωρεντίας (UniFi) στο πλαίσιο του έργου AIGOR. Το έργο αυτό εξετάζει πώς η τεχνητή νοημοσύνη και τα δεδομένα οδήγησης μπορούν να παρέχουν σε νέους οδηγούς μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών εξατομικευμένη ανατροφοδότηση σχετικά με τον τρόπο οδήγησής τους, καθώς και για τους πιθανούς κινδύνους που ενδέχεται να αντιμετωπίσουν κατά τα πρώτα τους χρόνια στον δρόμο.

Η ACEM παρέχει οικονομική στήριξη στο έργο, το οποίο θα μπορούσε να θέσει τις βάσεις για ένα μελλοντικό ψηφιακό εργαλείο ασφάλειας για τους αναβάτες.

Δέκα χρόνια προαγωγής της ποιότητας στην εκπαίδευση αναβατών
Αυτή η νέα εποχή βασίζεται σε μια δεκαετία αποδεδειγμένης ποιότητας, με ένα ευρωπαϊκό δίκτυο 35 πιστοποιημένων εκπαιδευτικών προγραμμάτων σε 10 χώρες, το οποίο υποστηρίζεται από μια κοινότητα παρόχων εκπαίδευσης που είναι αφοσιωμένοι στην ποιότητα και την ασφαλέστερη οδήγηση. Το Σήμα έχει επίσης ενισχύσει την αλληλεπίδραση μεταξύ των παρόχων, δημιουργώντας ευκαιρίες για την ανταλλαγή εμπειριών και ορθών πρακτικών.

Το 2025 αποτέλεσε ορόσημο για το Σήμα, με δύο σημαντικά επιτεύγματα: τη δημοσίευση των «Κατευθυντήριων Γραμμών για Εκπαιδευτές στο πλαίσιο της Εθελοντικής Εκπαίδευσης Μοτοσικλετιστών» —τις οποίες χρησιμοποιούν πλέον περισσότερες από 50 σχολές— και την έναρξη της εκστρατείας «Learn – Ride – Enjoy – Repeat» (Μάθε – Οδήγησε – Απόλαυσε – Επανάλαβε), η οποία κινητοποίησε 44 οργανισμούς σε 22 χώρες.

Άνοιξε ξανά η διαδικασία υποβολής αιτήσεων
Οι φορείς εκπαίδευσης που παρέχουν κατά βούληση εκπαίδευση ασφαλούς οδήγησης μοτοσικλέτας μπορούν πλέον να υποβάλουν αίτηση για την απόκτηση του Σήματος (Label). Με τον τρόπο αυτό, αποκτούν προβολή στους αναβάτες που αναζητούν εκπαίδευση εγγυημένης ποιότητας, ενώ παράλληλα ανταλλάσσουν καλές πρακτικές στο πλαίσιο ενός αξιόπιστου δικτύου ποιότητας σε όλη την Ευρώπη. Πληροφορίες σχετικά με την πιστοποίηση και τη διαδικασία υποβολής αίτησης διατίθενται στον ανανεωμένο ιστότοπο του Σήματος, όπου οι αναβάτες μπορούν επίσης να εντοπίσουν πιστοποιημένα προγράμματα εκπαίδευσης στη χώρα τους.

Περισσότερες πληροφορίες: **https://motorcycle-training-label.acem.eu/**

Contact: Dr. Veneta Vassileva, ACEM Safety Manager - **v.vassileva@acem.eu**



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.

EICMA 2026 - Η μεγαλύτερη διοργάνωση στην ιστορία της

Η EICMA 2026 σπάει ρεκόρ με 2.120 μάρκες και 10 περίπτερα. Το BIKEIT θα βρίσκεται στο Μιλάνο με άμεσες ανταποκρίσεις από τις παρουσιάσεις νέων μοντέλων.

Η EICMA ετοιμάζεται να ανοίξει τις πύλες της στο Μιλάνο με αριθμούς-ρεκόρ, καθώς η φετινή διοργάνωση θα είναι η μεγαλύτερη που έχει πραγματοποιηθεί στις εγκαταστάσεις της Fiera Milano Rho. Από τις 3 έως τις 8 Νοεμβρίου, η διεθνής έκθεση μοτοσυκλέτας θα συγκεντρώσει εκατοντάδες κατασκευαστές και χιλιάδες επαγγελματίες του κλάδου, με το BIKEIT να βρίσκεται εκεί και να μεταφέρει άμεσα όλες τις σημαντικές παρουσιάσεις και τα νέα μοντέλα.

Η 83η EICMA θα καταλάβει για πρώτη φορά δέκα εκθεσιακά περίπτερα, ένα περισσότερο από το 2025, με τη συνολική έκταση, συμπεριλαμβανομένων των εξωτερικών χώρων, να ξεπερνά τα 300.000 τετραγωνικά μέτρα. Συνολικά θα συμμετάσχουν 754 εκθέτες και 2.120 εμπορικά σήματα από 52 χώρες, με το 74% των μαρκών να προέρχεται από το εξωτερικό. Παράλληλα, περίπου το 30% των άμεσων εκθετών αποτελείται από εταιρείες που κάνουν την πρώτη τους εμφάνιση ή επιστρέφουν έπειτα από απουσία.

Πέρα από τις παρουσιάσεις νέων μοτοσυκλετών και scooter, το πρόγραμμα περιλαμβάνει εκθέσεις αγωνιστικών μοτοσυκλετών, επιδείξεις, αγώνες και δραστηριότητες για τους επισκέπτες.

Στο περίπτερο 22 θα φιλοξενηθεί η έκθεση Speed Legends, αφιερωμένη στην ιστορία του MotoGP, με περισσότερες από 30 ιστορικές αγωνιστικές μοτοσυκλέτες και τις πέντε μοτοσυκλέτες των κατασκευαστών που συμμετέχουν στο πρωτάθλημα του 2026. Στον ίδιο χώρο θα λειτουργεί Gaming Arena με προσομοιωτές και διαδραστικές δραστηριότητες.

Το Dakar θα έχει επίσης τη δική του παρουσία, σε συνεργασία με την ASO, με ιστορικές και σύγχρονες αγωνιστικές μοτοσυκλέτες Rally, καθώς και ένα επίσημο κοντέινερ του αγώνα. Για τους φίλους των ταξιδιών περιπέτειας επιστρέφει και ο ειδικός χώρος Adventouring.

Στον εξωτερικό χώρο των 60.000 και πλέον τετραγωνικών μέτρων θα πραγματοποιηθεί το MotoLive, με αγώνες δικύλινδρων μοτοσυκλετών και συμμετοχή 20 κατασκευαστών, επιδείξεις freestyle motocross και ακροβατικού Trial. Μεταξύ των προσκεκλημένων βρίσκεται ο πολυπρωταθλητής Toni Bou.

Το Σαββατοκύριακο θα διεξαχθεί και η Champions Charity Race Legend, με αγώνες καταδίωξης στους οποίους έχουν επιβεβαιώσει τη συμμετοχή τους οι Troy Bayliss, Marco Melandri, Stefan Everts, Chicco Chiodi, Christophe Pourcel και Ruben Xaus. Το πρόγραμμα συμπληρώνουν μουσικές και ψυχαγωγικές εκδηλώσεις με το Radio Deejay, ενώ όλες οι δραστηριότητες του MotoLive περιλαμβάνονται στο εισιτήριο της έκθεσης.

Η EICMA δεν θα περιοριστεί στη στατική παρουσίαση των μοντέλων. Στον χώρο Y.U.M. – Your Urban Mobility, έκτασης άνω των 8.000 τ.μ., οι επισκέπτες θα έχουν τη δυνατότητα να δοκιμάσουν δωρεάν περισσότερα από 40 ηλεκτρικά και συμβατικά scooter και οχήματα αστικής μετακίνησης, από δέκα εκθέτες.

Στο περίπτερο 18 θα λειτουργεί επίσης χώρος αφιερωμένος σε νεοφυείς επιχειρήσεις, με νέες τεχνολογίες και λύσεις για τον κόσμο των δύο τροχών.

Η EICMA 2026 θα πραγματοποιηθεί από τις 3 έως τις 8 Νοεμβρίου, με τις δύο πρώτες ημέρες να προορίζονται για δημοσιογράφους και επαγγελματίες. Το κοινό θα μπορεί να επισκεφθεί την έκθεση από την Πέμπτη 5 έως την Κυριακή 8 Νοεμβρίου, καθημερινά από τις 09:30 έως τις 18:30.

Το κανονικό ηλεκτρονικό εισιτήριο κοστίζει 20 ευρώ και το παιδικό για ηλικίες 4-13 ετών 10 ευρώ, με επιπλέον χρέωση διαχείρισης 1,50 ευρώ. Στα ταμεία οι τιμές διαμορφώνονται στα 25 και 12 ευρώ αντίστοιχα, ενώ η είσοδος είναι δωρεάν για παιδιά έως τριών ετών. Διατίθεται επίσης απογευματινό ηλεκτρονικό εισιτήριο από τις 13:30, με κόστος 14 ευρώ ή 7 ευρώ για παιδιά, πλέον εξόδων διαχείρισης.

Από τις 6 έως τις 8 Νοεμβρίου θα διατίθενται περίπου 15.000 δωρεάν θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων, κυρίως σε χώρους που συνδέονται με το μετρό, με δυνατότητα κράτησης κατά την αγορά του εισιτηρίου.

Με σύνθημα «Κάθε χρόνο, μια ανακάλυψη», η EICMA 2026 ετοιμάζεται για τη μεγαλύτερη διοργάνωσή της και θα είμαστε και εμείς εκεί.



Η Zero Motorcycles στο βιβλίο Γκίνες – Κατέρριψε ρεκόρ απόστασης με μία φόρτιση

Πόσα χιλιόμετρα έκανε μία εργοστασιακή Zero DS με μία μόνο φόρτιση, στα χέρια συνεργάτη του BIKEIT.GR – Πώς επετεύχθη το ρεκόρ

Η Zero Motorcycles ανακοίνωσε ότι μπήκε στο βιβλίο Guinness με ένα νέο ρεκόρ, αυτό της μεγαλύτερης απόστασης με ηλεκτρική μοτοσυκλέτα, με μία μόνο φόρτιση. Με μία εργοστασιακή DS, εξοπλισμένη μόνο με την επιπλέον μπαταρία Power Tank, πέτυχε την κάλυψη 436,5 χιλιομέτρων με μία φόρτιση μόνο, καταρρίπτοντας το προηγούμενο ρεκόρ των 310,69 χιλιομέτρων, κατά 40,4%.

Στην σέλα της μοτοσυκλέτας του ρεκόρ βρέθηκε μάλιστα και ένας συνεργάτης του BIKEIT.GR, ο Βέλγος Jelle Verstaen, ανταποκριτής μας σε πολλαπλές παρουσιάσεις νέων μοντέλων κατά καιρούς.

Το ταξίδι με στόχο το νέο ρεκόρ ξεκίνησε από τις αλπικές περιοχές των συνόρων Γαλλίας-Ιταλίας, με προορισμό τις ακτές της Μεσογείου και... όσο μας πάει, η μία φόρτιση. Ο





Verstaen είχε και παρέα κατά την διάρκεια του ταξιδιού, τους Louis Renaud από την Γαλλία, σε μία Zero SR/S και Αμερικανο-Ολλανδή Jerry Brooks με μία DSR/X. Αξίζει να σημειώσουμε εδώ, ότι και οι 3 μοτοσυκλέτες του εγχειρήματος, ξεπέρασαν την απόσταση που διανύθηκε από την μοτοσυκλέτα που κατείχε το προηγούμενο ρεκόρ, με την ελάχιστη απόσταση που διανύθηκε από την πρώτη μοτοσυκλέτα που σταμάτησε, η Zero SR-S, να είναι τα 350 χιλιόμετρα με 4% μπαταρίας να απομένει.

Η Zero DSR/X συνέχισε μέχρι τα 384 χλμ, καθι μάλιστα οδηγώντας 15 χιλιόμετρα αφού η οθόνη ενδείξεων έδειξε μπαταρία στο 0%! Ο Verstaen με την DS συνέχισε μέχρι το σημείο των 436,5 χιλιομέτρων και με πολύ έντονη βροχόπτωση και ανέμους, στα τελευταία 100 χιλιόμετρα της διαδρομής.

Φυσικά, για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο, χρειάστηκε αρκετός σχεδιασμός και μία σειρά αποφάσεων για το άνοιγμα του δρόμου, κυριολεκτικά και μεταφορικά, προς το ρεκόρ, ως εξής:

- Η ομάδα των 3 αναβατών οδήγησε κατά την διάρκεια της νύχτας, για να συναντήσει την λιγότερη δυνατή κίνηση στους δρόμους της και για να μειώσει στο ελάχιστο, την ανάγκη επιταχύνσεων και επιβραδύνσεων.
- Δεν χρησιμοποιήθηκε καθόλου ο αυτοκινητόδρομος: Οι 3 αναβάτες οδήγησαν μόνο σε επαρχιακούς δρόμους και μάλιστα, όσο το δυνατόν, μονής λωρίδας κυκλοφορίας, και πάλι υπέρ της ομαλής οδήγησης χωρίς στάσεις και εκκινήσεις.
- Η μέση ταχύτητα έπρεπε να διατηρείται σταθερή και όχι ιδιαίτερα υψηλή για την μείωση της αεροδυναμικής αντίστασης. Οι 3 αναβάτες κινούνταν περίπου στα 52 χλμ/ώρα μέσης ταχύτητας
- Χρησιμοποιήθηκε έντονα η ανάκτηση ενέργειας στους επαρχιακούς δρόμους, μειώνοντας το φρενάρισμα με τα «συμβατικά» φρένα και επιστρέφοντας όση περισσότερη ενέργεια ήταν δυνατόν, στις μπαταρίες.
- Πλήρης χρήση των τεχνολογικών ευκολιών των μοτοσυκλετών, όπως η ρύθμιση των χαρτογραφήσεων απόδοσης, cruise control ή ακόμη και το πλήρες «σβήσιμο» του ηλεκτροκινητήρα, όπου ήταν εφικτή η συνέχιση πορείας με την φόρα της μοτοσυκλέτας.

Πέρα από το ρεκόρ που τελικά καταρρίφθηκε, η ομάδα είχε την ευκαιρία να απολαύσει πανέμορφα τοπία στην διαδρομή της, όπως και να επισκεφθεί την Arles στην Γαλλία και να φωτογραφηθεί στο ρωμαϊκό αμφιθέατρο της πόλης.

Ο Jarno Middelbosch, επικεφαλής του παγκοσμίου marketing της Zero Motorcycles, δήλωσε σχετικά: «Εδώ και 20 χρόνια διευρύνουμε τα όρια της τεχνολογίας στις ηλεκτρικές μοτοσικλέτες, με την κοινότητά μας να έχει διανύσει εκατομμύρια χιλιόμετρα αποδεικνύοντάς το. Αυτό το νέο ρεκόρ αποτελεί απόδειξη ότι η προσήλωσή μας στις επιδόσεις παραμένει ακλόνητη, ενώ αναδεικνύει τι μπορεί να επιτευχθεί όταν μια αποδοτική μοτοσικλέτα παραγωγής συνδυάζεται με έξυπνη και μελετημένη οδήγηση. Η αυτονομία παραμένει κρίσιμος παράγοντας για τους αναβάτες ηλεκτρικών μοτοσικλετών, ωστόσο η τεχνολογία μας παρέχει τα κατάλληλα εργαλεία ώστε να αξιοποιείται στο έπακρο κάθε φόρτιση — από το σύστημα ανάκτησης ενέργειας κατά την πέδηση έως το εξαιρετικά αποδοτικό σύστημα κίνησης. Είμαστε υπερήφανοι που αναδεικνύουμε τις πραγματικές δυνατότητες μιας Zero DS παραγωγής, όταν αυτές αξιοποιούνται στο έπακρο.»

Ο Pierre-Martin Bos, CEO της εταιρείας, δήλωσε με την σειρά του: «Ένα ρεκόρ έχει νόημα μόνο αν οι αναβάτες μπορούν να ταυτιστούν με αυτό. Πρόκειται για τρεις μοτοσυκλέτες παραγωγής, ακριβώς όπως βγαίνουν από τα καταστήματα των αντιπροσώπων μας, οι οποίες οδηγήθηκαν σε δημόσιους δρόμους – μία εκ των οποίων από έναν πελάτη της Zero Motorcycles. Και οι τρεις ξεπέρασαν το προηγούμενο ρεκόρ. Δεν πρόκειται για μεμονωμένο περιστατικό· αποδεικνύει τι μπορεί να προσφέρει η τεχνολογία μας σήμερα, και σκοπεύουμε να συνεχίσουμε να ανεβάζουμε τον πήχη.»



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

Η Ευρώπη... δεν μπορεί να συμφωνήσει τι σημαίνει «Made in Europe»

Δεν είναι μόνο τα απανωτά «χαστούκια» εξ Ανατολάς για την βιομηχανία της Ευρώπης, αλλά και ζητήματα εσωτερικής ταυτοποίησης που πρέπιε να λύσει, την στιγμή που η βιομηχανία της Γηραιάς Ηπείρου ψάχνει λύση για την αντιμετώπιση της κινεζικής πίεσης.

Εν μέσω της παγκόσμιας «νέας τάξης πραγμάτων» στην βιομηχανία, η Ευρώπη είναι μία από τις ισχυρότερα βαλλόμενες βιομηχανίες από την Κίνα – και ειδικά στην μοτοσυκλέτα, η εισβολή έχει μεγάλες διαστάσεις και έχει προκαλέσει προβληματισμό στους «κλασικούς» ανταγωνιστές. Δυστυχώς όμως το πρόβλημα της Ευρώπης είναι συστημικό, καθώς σύμφωνα με ειδησεογραφικές πηγές, οι μεγάλες χώρες της Ένωσης δεν μπορούν να έρθουν καν σε συμφωνία, σχετικά με το τί μπορεί να παρουσιάζεται ως «κατσασκευασμένο στην Ευρώπη».

Πιο συγκεκριμένα, έχει γίνει ήδη μία πρόταση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, για Νόμο για την βιομηχανική επιτάχυνση, που προβλέπει προνομιακή μεταχείριση σε προϊόντα ευρωπαϊκής παραγωγής στις δημόσιες συμβάσεις, εντός των οποίων αναμένεται να περιληφθούν και τα οχήματα. Όμως υπάρχει διαφωνία, μεταξύ Γαλλίας, Γερμανίας και Ισπανίας, καθώς η πρώτη θέλει να ορίζεται ως «κατασκευασμένο στην Ευρώπη», μόνο ό,τι φτιάχνεται εντός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στον αντίποδα, η Γερμανία θέλει να συμπεριλαμβάνονται και εμπορικοί εταίροι, με την Ισπανία να στέκεται ανάμεσα στα δύο αυτά «άκρα». Η Ισπανία μάλιστα έχει δημοσιοποιήσει και ένα έγγραφο που θέλει να... χωρίσει την Ευρώπη σε 3 κατηγορίες: Τον «πυρήνα» των 27 κρατών-μελών της ΕΕ, το δεύτερο επίπεδο με τις χώρες του ευρωπαϊκού οικονομικού χώρου και «αξιόπιστους εταίρους» όπως η Νορβηγία, και το τρίτο επίπεδο, με τις χώρες υπό σύμφωνα ελεύθερου εμπορίου και τελωνειακές ενώσεις με την ΕΕ. Οξύμωρο;

Μέσα από όλα αυτά τα περίπλοκα, πάντως, αναδεικνύεται το γεγονός ότι δεν υπάρχει σταθερή γραμμή «ευρωπαϊκής ταυτότητας». Την ίδια στιγμή, Ευρώπη και Κίνα βρίσκονται σε διαπραγματεύσεις, με στόχο τον περιορισμό της εισαγωγής κινεζικών υβριδικών οχημάτων στην Ένωση και πρόσβαση στις σπάνιες γαίες της Κίνας. Ως αντάλλαγμα, συζητάται ευκολότερη πρόσβαση σε προϊόντα αξίας της ΕΕ από την Κίνα, όπως ελαιόλαδο, ανταλλακτικά οχημάτων, ακόμη και υποδήματα.

Αναφέρεται ότι ο στόχος είναι ο περιορισμός της εισαγωγής κινεζικών υβριδικών αυτοκινήτων κατά περισσότερο από το ήμισυ, όπως και την εξοικονόμηση δασμών ύψους 225 εκατ. ευρώ ετησίως. Η Κίνα, πάντως, δεν δείχνει και τόσο πρόθυμη να περιορίσει την πρόσβαση της στην αγορά της Ευρώπης, που έχει δυναμική 450 εκατομμυρίων καταναλωτών. Δεν αποκλείονται, τέλος, και επιπλέον μέτρα από την πλευρά της Ευρώπης, κατά των «αθέμιτων πρακτικών» της Κινεζικής αγοράς. Περισσότερες εξελίξεις αναμένονται εν καιρώ.





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.

Ξένες πινακίδες - Το φαινόμενο που εξαπλώνεται στην Ευρώπη και οι κίνδυνοι

Στην Ιταλία περίπου 60.000 οχήματα κυκλοφορούν με πολωνικές πινακίδες για χαμηλότερα κόστη, με σοβαρούς κινδύνους ασφάλισης. Τι ισχύει στην Ελλάδα.

Ένα ιδιαίτερο φαινόμενο έχει πάρει μεγάλες διαστάσεις στην Ιταλία, κυρίως στη Νάπολη και την ευρύτερη περιοχή της. Χιλιάδες αυτοκίνητα, μοτοσυκλέτες και σκούτερ κυκλοφορούν με πολωνικές πινακίδες, παρότι χρησιμοποιούνται καθημερινά από κατοίκους της Ιταλίας και, σε πολλές περιπτώσεις, δεν έχουν βρεθεί ποτέ στην Πολωνία.

Σύμφωνα με στοιχεία του πολωνικού ασφαλιστικού κλάδου που επικαλούνται οι Financial Times, περίπου 60.000 οχήματα με πολωνικές πινακίδες εκτιμάται ότι κυκλοφορούν σε μόνιμη βάση στην Ιταλία. Πίσω από το φαινόμενο βρίσκεται ένα σύστημα που υπόσχεται εξοικονόμηση χρημάτων από την ασφάλιση και τα τέλη κυκλοφορίας, ενώ παράλληλα δυσκολεύει την είσπραξη προστίμων.
Η διαδικασία είναι σχετικά απλή. Ο ιδιοκτήτης ενός οχήματος στην Ιταλία το μεταβιβάζει τυπικά σε εταιρεία με έδρα την Πολωνία. Η εταιρεία αναλαμβάνει την ταξινόμησή του στη χώρα, εκδίδει πολωνικές πινακίδες και στη συνέχεια παραχωρεί το όχημα για χρήση στον αρχικό ιδιοκτήτη του.

Έτσι, ο οδηγός συνεχίζει να χρησιμοποιεί το ίδιο αυτοκίνητο ή δίκυκλο στην Ιταλία, αλλά στα χαρτιά το όχημα ανήκει σε εταιρεία του εξωτερικού.

Οι εταιρείες που προσφέρουν αυτές τις υπηρεσίες διαφημίζουν εξοικονόμηση έως και 70%, κυρίως λόγω της φθηνότερης ασφάλισης και της αποφυγής καταβολής των ιταλικών τελών κυκλοφορίας. Επιπλέον, όταν ο επίσημος ιδιοκτήτης βρίσκεται σε άλλη χώρα, η διαδικασία εντοπισμού του υπόχρεου και είσπραξης ορισμένων προστίμων γίνεται πιο περίπλοκη.

Το σοβαρότερο πρόβλημα αφορά την ασφάλιση. Το πολωνικό γραφείο ασφαλιστών PBUK καταγράφει μεγάλη αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων στην Ιταλία που προκαλούνται από ανασφάλιστα οχήματα με πολωνικές πινακίδες.

Το 2024 καταγράφηκαν 514 τέτοια ατυχήματα, ενώ το 2025 ο αριθμός αυξήθηκε σε περίπου 1.300. Αντίστοιχα, οι αποζημιώσεις αυξήθηκαν από σχεδόν 7 εκατομμύρια ζλότι το 2024 σε 18 εκατομμύρια το 2025, φτάνοντας τα 35 εκατομμύρια ζλότι, δηλαδή λίγο περισσότερα από 8 εκατομμύρια ευρώ, μόνο κατά τους πρώτους οκτώ μήνες του 2026.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι εταιρείες που αναλαμβάνουν τη διαδικασία δεν ενεργοποιούν ποτέ την ασφάλιση ή σταματούν να πληρώνουν τα ασφάλιστρα. Έτσι, ο οδηγός μπορεί να πιστεύει ότι το όχημά του είναι ασφαλισμένο και να ανακαλύψει το αντίθετο μόνο μετά από κάποιο ατύχημα.

Οι πολωνικές αρχές έχουν εντοπίσει επίσης περιπτώσεις εικονικών τεχνικών ελέγχων, με οχήματα να αποκτούν τα απαραίτητα έγγραφα χωρίς να έχουν μεταφερθεί ποτέ στην Πολωνία για έλεγχο. Τον Μάρτιο του 2026, η αστυνομία της Βαρσοβίας προχώρησε σε επτά συλλήψεις στο πλαίσιο έρευνας για περισσότερες από 1.500 ταξινομήσεις οχημάτων, στις οποίες φέρεται να χρησιμοποιήθηκαν πιστοποιητικά τεχνικών ελέγχων που δεν πραγματοποιήθηκαν.

Η χρήση οχημάτων με ξένες πινακίδες από κατοίκους της Ιταλίας ρυθμίζεται από το άρθρο 93-bis του ιταλικού Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Όταν ένας κάτοικος Ιταλίας οδηγεί όχημα που είναι ταξινομημένο στο όνομα προσώπου ή εταιρείας του εξωτερικού, πρέπει να διαθέτει έγγραφο που αποδεικνύει το δικαίωμα χρήσης του και τη διάρκειά του.

Εάν το χρησιμοποιεί γι περισσότερες από 30 ημέρες μέσα στο ίδιο ημερολογιακό έτος, ακόμη και όχι συνεχόμενες, απαιτείται καταχώριση στο ειδικό μητρώο ξένων οχημάτων REVE.

Για τη μη καταχώριση, όταν αυτή είναι υποχρεωτική, προβλέπεται πρόστιμο από 712 έως 3.558 ευρώ, καθώς και αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας μέχρι την τακτοποίηση της παράβασης.

Επιπλέον, όταν κάποιος μεταφέρει την κατοικία του στην Ιταλία και διαθέτει όχημα με ξένες πινακίδες στο όνομά του, πρέπει να το ταξινομήσει στη χώρα μέσα σε τρεις μήνες από την απόκτηση της κατοικίας.

Η χρήση ξένων πινακίδων, επομένως, δεν είναι από μόνη της παράνομη. Το πρόβλημα δημιουργείται όταν οι συγκεκριμένες διαδικασίες χρησιμοποιούνται για την



παράκαμψη των φορολογικών, ασφαλιστικών ή διοικητικών υποχρεώσεων.

Στην Ελλάδα, η νομοθεσία επίσης δεν επιτρέπει στους μόνιμους κατοίκους να κυκλοφορούν ελεύθερα με οχήματα ταξινομημένα στο εξωτερικό, παρακάμπτοντας τις ελληνικές φορολογικές υποχρεώσεις. Σύμφωνα με την ΑΑΔΕ, όποιος έχει τη συνήθη κατοικία του στην Ελλάδα και φέρνει όχημα από άλλη χώρα οφείλει, κατά κανόνα, να ολοκληρώσει τις προβλεπόμενες τελωνειακές και φορολογικές διαδικασίες για την ελληνική ταξινόμησή του πριν το κυκλοφορήσει. Η προσωρινή χρήση οχημάτων με ξένες πινακίδες επιτρέπεται υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, κυρίως σε πρόσωπα με συνήθη κατοικία στο εξωτερικό, για διάστημα έως έξι μηνών ανά δωδεκάμηνο. Υπάρχουν επίσης ειδικές εξαιρέσεις για ορισμένες κατηγορίες προσώπων. Επομένως, η μεταβίβαση ενός οχήματος σε εταιρεία του εξωτερικού δεν δίνει αυτομάτως σε έναν κάτοικο Ελλάδας το δικαίωμα να το χρησιμοποιεί μόνιμα με ξένες πινακίδες.

Ηλεκτρικά πατίνια - Απαγόρευση στους κάτω των 18 ετών στην Ιρλανδία

Η Ιρλανδία απαγορεύει τα ηλεκτρικά πατίνια στους κάτω των 18 ετών, καθώς η Ευρώπη κινείται προς αυστηρότερους κανόνες για τη μικροκινητικότητα.

Οι νομοθετικές αλλαγές για τη χρήση των ηλεκτρικών πατινιών συνεχίζονται στην Ευρώπη, καθώς η αύξηση των ατυχημάτων και ιδιαίτερα των σοβαρών τραυματισμών ανηλίκων οδηγεί αρκετές χώρες σε αυστηρότερους κανόνες. Η Ιρλανδία είναι η πιο πρόσφατη περίπτωση, ανεβάζοντας το κατώτατο όριο ηλικίας για τη χρήση ηλεκτρικού πατινιού από τα 16 στα 18 έτη.

Η νέα απαγόρευση έρχεται μόλις τέσσερις εβδομάδες μετά την εφαρμογή πρόσθετων μέτρων, τα οποία καθιστούν υποχρεωτικά για τους χρήστες ηλεκτρικών πατινιών το κράνος και τα ανακλαστικά ρούχα. Παράλληλα, αυστηρότερες γίνονται και οι οικονομικές συνέπειες σε περίπτωση κατάσχεσης. Για να παραλάβει ο ιδιοκτήτης το κατασχεμένο ηλεκτρικό πατίνι θα πρέπει πλέον να καταβάλει 80 ευρώ, ενώ για κάθε ημέρα που αυτό παραμένει στον χώρο φύλαξης προστίθενται ακόμη 30 ευρώ.

Η αυστηροποίηση του πλαισίου επιταχύνθηκε μετά τις προειδοποιήσεις γιατρών του CHI Temple Street για τον μεγάλο αριθμό σοβαρών τραυματισμών παιδιών. Είναι χαρακτηριστικό ότι μέσα σε διάστημα μόλις δύο εβδομάδων τον Ιούλιο, έξι παιδιά χρειάστηκαν διασωλήνωση σε νοσοκομείο του Δουβλίνου έπειτα από ατυχήματα με ηλεκτρικά πατίνια. Οι γιατροί είχαν φτάσει μάλιστα στο σημείο να ζητήσουν την πλήρη απαγόρευσή τους.

Οι ιρλανδικές Αρχές έχουν εντείνει παράλληλα τους ελέγχους και τις κατασχέσεις. Από 310 κατασχέσεις το 2024, ο αριθμός αυξήθηκε στις 931 το 2025, ενώ μόνο κατά το πρώτο τρίμηνο του 2026 είχαν ήδη κατασχεθεί 754 ηλεκτρικά πατίνια. Στα επόμενα βήματα περιλαμβάνονται η αύξηση των προστίμων και η δημιουργία συστήματος υποχρεωτικής καταχώρισης των πατινιών, ενώ η κυβέρνηση δεν αποκλείει ακόμη και μια συνολική απαγόρευση εάν τα νέα μέτρα δεν αποδώσουν.

Αντίστοιχη αυστηροποίηση έχει γίνει μέσα στο 2026 και στην Ελλάδα. Η χρήση ηλεκτρικού πατινιού απαγορεύεται πλέον σε άτομα κάτω των 17 ετών, ενώ θεσπίστηκε και υποχρεωτική ασφάλιση. Παράλληλα προβλέπονται αυστηρότερες κυρώσεις για την κίνηση σε δρόμους όπου αυτή απαγορεύεται, όπως εκείνοι με όριο ταχύτητας άνω των 50 χλμ./ώρα. Εξακολουθούν επίσης να ισχύουν βασικοί κανόνες του ΚΟΚ, μεταξύ των οποίων η υποχρεωτική χρήση κράνους και το ανώτατο όριο ταχύτητας των 25 χλμ./ώρα για τα Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτρικά Οχήματα. Η Ελλάδα, επομένως, ακολουθεί την ίδια γενικότερη ευρωπαϊκή κατεύθυνση για τα ηλεκτρικά πατίνια, με ιδιαίτερη έμφαση πλέον στην προστασία των ανηλίκων.



BMW MOTORRAD

0%



ZERO2RIDE NEXT

Με επιτόκιο χρηματοδότησης **0%**

BMW Financial services

BMW C 400 X 0S11, ετήσιο ονομαστικό επιτόκιο 0% (πλέον: εισφοράς Ν. 128/75 0,6%, προστασίας δανείου 20€, εξόδων φακέλου €280), σύνολο πίστωσης 3.940€, ΣΕΠΠΕ 8,58%, διάρκεια 12 μηνών, πρόγραμμα Zero2Ride Next. Αξία οχήματος 7.930€, προκαταβολή 4.010€. Συνολικό ποσό καταβολής 8.113€, 329€/μήνα.

MAKE LIFE A RIDE

Οι μοτοσυκλέτες μας «ρουφάνε» τα δεδομένα μας; - Ανησυχίες μετά από αποκαλύψεις για τα αυτοκίνητα

Η δυστοπία είναι εδώ, αλλά μάθαμε να ζούμε με αυτή – Μετά τις αποκαλύψεις ότι τα σύγχρονα, «διασυνδεδεμένα» αυτοκίνητα συλλέγουν τα δεδομένα των χρηστών τους, η μεγάλη απορία τώρα είναι: Κάνουν και οι μοτοσυκλέτες το ίδιο;

Στα τέλη του προηγούμενου μήνα αποκαλύφθηκε, σε ποικίλα ρεπορτάζ, ότι τα σύγχρονα αυτοκίνητα, σε μεγάλο βαθμό «διασυνδεδεμένα» με τα κινητά μας τηλέφωνα και το διαδίκτυο, όχι απλώς συλλέγουν ευαίσθητα και μη δεδομένα από τους χρήστες, αλλα ένας Θεός ξέρει που φτάνουν τελικά αυτά τα δεδομένα.

Δρομολόγια, αφετηρίες και προορισμοί, αγαπημένες διαδρομές, τρόπος οδήγησης, ακουστική και οπτική παρακολούθηση οδηγού και επιβατών, είναι ήδη εφικτά και μάλιστα έχουν συνδεθεί με πρακτικές όπως προσωποποιημένες διαφημίσεις, αλλά και «προσωποποιημένες» αυξήσεις στα κόστη ασφάλισης!

Εννοείται, ότι ανάμεσα σε όλα αυτά τα δεδομένα που διακινούνται, περιλαμβάνοναι και ευαίσθητα προσωπικά στοιχεία του οδηγού ή/και του ιδιοκτήτη του αυτοκινήτου, στοιχεία όπως ο αριθμός πλαισίου και πολλά άλλα τέτοια παρόμοια – και ξέρουμε όλοι που πάει η ιστορία.

Αν και ακόμη δεν έχει γίνει κάποια έρευνα για τις μοτοσυκλέτες, τουλάχιστον στην έκταση που έγινε για τα αυτοκίνητα, από το πανεπιστήμιο Northeastern των ΗΠΑ, είναι κάτι που πλέον πρέπει να θεωρούμε δεδομένο. Από την στιγμή που, σε συνεργασία με τα κινητά μας τηλέφωνα, που όλοι «λυσσάμε» πλέον να συνδέουμε στις οθόνες των μοτοσυκλετών μας, τα οχήματα μπορούν να συνδεθούν με το διαδίκτυο, πάντα συμβαίνει μία ανταλλαγή δεδομένων.

Δυστυχώς, σε μεγάλο βαθμό, οι αναβάτες και οι χρήστες των οχημάτων, αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, όχι απλά αγνοούν το τι συμβαίνει, αλλά και... αδιαφορούν. Δυστυχώς η ευκολία της νέας τεχνολογικής τάξης πραγμάτων θολώνει τους πραγματικούς κινδύνους που κρύβει η ανεξέλεγκτη συλλογή προσωπικών δεδομένων.

Είναι παράλληλα γνωστή η... δικαιολογία όλων των εταιρειών που ακολουθούν αυτή την πρακτική: ότι οι χρήστες προϊόντων και υπηρεσιών που κάνουν συλλογή δεδομένων «έχουν αποδεχθεί τους όρους» χρήσης τους – όροι που προφανώς εφαρμόζονται εν είδει εκβιαστικά, αφού σε περίπτωση άρνησης τους από τον χρήστη, το προϊόν ή η υπηρεσία υπολειτουργεί ή δεν λειτουργεί καθόλου. Η λύση είναι φυσικά η αποδοχή των όρων, πρακτικά από όλους, χωρίς κανένας να διαβάσει τι ακριβώς αποδέχεται.

Προς το παρόν, δεν υπάρχει κανένα ξεκάθαρο κανονιστικό πλαίσιο, που να ελέγχει αυτή την ανεξέλεγκτη διακίνηση δεδομένων και το πού αυτά πηγαίνουν και πωλούνται, από την στιγμή που συλλέγονται. Έχουμε συνηθίσει να χαρακτηρίζουμε τις μοτοσυκλέτες μας ως «τα μέσα της ελευθερίας μας», αλλά, από την στιγμή που γίνεται μία τέτοια συλλογή δεδομένων από τα σύγχρονα συστήματα, μόνο για ελευθερία δεν μιλάμε.

Εδώ να διευκρινίσουμε: Δεν υπάρχει, τουλάχιστον στο φως, κάποια επίσημη έρευνα που να αναλύει το ζήτημα αυτό, όπως έγινε για τα αυτοκίνητα. Όμως θεωρούμε δεδομένο, ότι οι συμβαίνει συλλογή και διακίνηση δεδομένων και υπάρχει επιτακτική ανάγκη περιορισμού αθέμιτων πρακτικών με νέα νομοθεσία. Αν, βέβαια, έχουμε τελικά να περιμένουμε κάτι, από την «αγαπημένη» μας Ευρώπη...



Διήθηση μοτοσυκλετών - Οι Δανοί μοτοσυκλετιστές ζητούν την νομιμοποίηση της

Οι μοτοσυκλετιστές στη Δανία ζητούν τη νομιμοποίηση της διήθησης, την ώρα που στην Ελλάδα ο νέος ΚΟΚ την επιτρέπει υπό συγκεκριμένους όρους.

Η νομιμοποίηση της διήθησης των μοτοσυκλετών έχει ανοίξει έντονη συζήτηση στη Δανία, με την ένωση μοτοσυκλετιστών MCTC να ζητά αλλαγή της νομοθεσίας, ώστε τα δίκυκλα να μπορούν να κινούνται ανάμεσα στις σειρές των αυτοκινήτων όταν η κυκλοφορία είναι ακινητοποιημένη ή κινείται πολύ αργά.

Η MCTC, η οποία είναι μέλος της FEMA, υποστηρίζει ότι η διήθηση θα μπορούσε να εφαρμοστεί με συγκεκριμένους κανόνες σε δρόμους με πολλές λωρίδες κυκλοφορίας, όπως ήδη συμβαίνει σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Στα επιχειρήματά της περιλαμβάνονται η καλύτερη ροή της κυκλοφορίας, αλλά και οι ιδιαίτερες συνθήκες που αντιμετωπίζουν οι αναβάτες όταν παραμένουν ακίνητοι για μεγάλο χρονικό διάστημα μέσα στην κίνηση, ειδικά τις ζεστές ημέρες.



Απέναντι στην πρόταση έχουν τοποθετηθεί οργανισμοί όπως η FDM, η μεγαλύτερη ένωση ιδιοκτητών αυτοκινήτων της Δανίας, καθώς και το Συμβούλιο Ασφαλούς Κυκλοφορίας. Η MCTC, πάντως, επιμένει στη θέση της και κατηγορεί όσους αντιτίθενται στην αλλαγή ότι βασίζουν μεγάλο μέρος των επιχειρημάτων τους σε υποθέσεις και εκτιμήσεις και όχι σε πραγματικά δεδομένα.

Στην Ελλάδα, το συγκεκριμένο ζήτημα ρυθμίστηκε με τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, Ν. 5209/2025, ο οποίος δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ στις 13 Ιουνίου 2025.

Από τις 13 Σεπτεμβρίου 2025, η διήθηση προβλέπεται ρητά από τον νέο ΚΟΚ, αλλά μόνο υπό συγκεκριμένες συνθήκες. Επιτρέπεται σε δίκυκλα μοτοποδήλατα και μοτοσυκλέτες, σε δρόμους με τουλάχιστον δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση και μόνο όταν τα υπόλοιπα οχήματα είναι ακινητοποιημένα. Η μοτοσυκλέτα μπορεί να κινηθεί ανάμεσα στις λωρίδες με ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 20 χλμ./ώρα.

Παράλληλα, κατά τη διήθηση ο αναβάτης πρέπει να έχει αναμμένα τα φώτα διασταύρωσης, να παραχωρεί προτεραιότητα, να διατηρεί ασφαλή πλευρική απόσταση και να είναι έτοιμος να μειώσει ταχύτητα ή να σταματήσει εφόσον χρειάζεται για την αποφυγή κινδύνου.

SUZUKI

BURGMAN
STREET 125 EX





6 ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΓΥΣΗΣΗ



Κατανάλωση από 1,9 lt

Οδική Βοήθεια 2 χρόνια

Από 2.095 €

Δίπλωμα Αυτ/του ✓

Follow us:
suzukimoto.greece

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε
www.suzuki.gr

Κλείσε Test Ride

Νέο σύστημα για τα διπλώματα μοτοσυκλέτας – Περισσότερη εκπαίδευση πριν την εξέταση

Η Βόρεια Ιρλανδία εφαρμόζει νέο σύστημα διπλώματος μοτοσυκλέτας με 10 υποχρεωτικά στάδια εκπαίδευσης και σημαντικές αλλαγές για τους νέους αναβάτες.

Από την 1η Οκτωβρίου 2026, η Βόρεια Ιρλανδία αλλάζει σημαντικά τον τρόπο με τον οποίο εκπαιδεύονται και αποκτούν δίπλωμα οι νέοι αναβάτες, θέτοντας σε εφαρμογή το σύστημα Graduated Driver Licensing (GDL). Πρόκειται για μία από τις μεγαλύτερες μεταρρυθμίσεις στο σύστημα αδειών οδήγησης των τελευταίων δεκαετιών, με στόχο οι νέοι οδηγοί και αναβάτες να αποκτούν περισσότερη εμπειρία και καλύτερη προετοιμασία πριν βγουν μόνοι τους στον δρόμο.

Η νέα διαδικασία δεν περιορίζεται στην τελική εξέταση. Για τις κατηγορίες μοτοσυκλέτας προβλέπονται πλέον 10 υποχρεωτικές εκπαιδευτικές ενότητες, οι οποίες καλύπτουν τόσο γνώσεις όσο και πρακτικές δεξιότητες. Υπάρχει και μία 11η, προαιρετική ενότητα. Όλα τα στάδια εκπαίδευσης που ολοκληρώνει ο υποψήφιος καταγράφονται σε ένα ηλεκτρονικό βιβλιάριο προόδου (logbook). Για να μπορέσει να δώσει την πρακτική εξέταση, θα πρέπει πρώτα να έχει ολοκληρώσει τις 10 υποχρεωτικές ενότητες. Η εγγραφή στο νέο σύστημα GDL και η πρόσβαση στο ηλεκτρονικό βιβλιάριο κοστίζουν 17 λίρες.

Σε αντίθεση με τους υποψήφιους οδηγούς αυτοκινήτου, στους αναβάτες δεν επιβάλλεται η υποχρεωτική ελάχιστη περίοδος εκμάθησης των έξι μηνών πριν από την εξέταση. Αυτό σημαίνει ότι μπορούν να προχωρήσουν ταχύτερα, εφόσον έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς το προβλεπόμενο πρόγραμμα εκπαίδευσης και το logbook.

Παράλληλα, παραμένει το Compulsory Basic Training (CBT). Οι υποψήφιοι αναβάτες πρέπει να το ολοκληρώνουν πριν οδηγήσουν στον δημόσιο δρόμο, ενώ για τις μεγαλύτερες κατηγορίες A2 και A η εκπαίδευση στον δρόμο πραγματοποιείται με συνοδεία εγκεκριμένου εκπαιδευτή. Το νέο GDL επομένως δεν αντικαθιστά απλώς την υπάρχουσα διαδικασία, αλλά προσθέτει ένα πιο οργανωμένο πλαίσιο εκπαίδευσης πριν από την τελική εξέταση.

Αλλαγές υπάρχουν και αφού ο αναβάτης περάσει τις εξετάσεις. Μέχρι σήμερα οι νέοι οδηγοί και αναβάτες στη Βόρεια Ιρλανδία έπρεπε να φέρουν την ειδική ένδειξη «R» για έναν χρόνο. Με το νέο καθεστώς, η περίοδος αυτή επεκτείνεται στα δύο χρόνια.

Την ίδια στιγμή όμως καταργείται ο περιορισμός των 45mph (72χλμ/ω). Οι νέοι αναβάτες θα μπορούν πλέον να ακολουθούν τα κανονικά όρια του εκάστοτε δρόμου.

Περιορισμοί θα ισχύουν και για τις νυχτερινές μετακινήσεις για τους νέους οδηγούς αυτοκινήτων, όχι όμως για τους μοτοσυκλετιστές. Για τα αυτοκίνητα, οι νέοι οδηγοί κάτω των 24 ετών θα έχουν για τους πρώτους έξι μήνες περιορισμούς στη μεταφορά επιβατών ηλικίας 14-20 ετών μεταξύ 23:00 και 06:00, με συγκεκριμένες εξαιρέσεις.

Η λογική πίσω από το GDL είναι να δωθεί μεγαλύτερο βάρος στην πραγματική εκπαίδευση και εμπειρία του αναβάτη και όχι απλά στην επιτυχία των εξετάσεων. Τα επίσημα στοιχεία της Βόρειας Ιρλανδίας δείχνουν ότι το 2024 οι οδηγοί 17-23 ετών αντιστοιχούσαν μόλις στο 8% των αδειών οδήγησης, αλλά συνδέθηκαν με το 24% των θανατηφόρων ή σοβαρών τροχαίων στα οποία καταλογίστηκε ευθύνη σε οδηγό αυτής της ηλικιακής ομάδας. Την ίδια χρονιά, 12 άνθρωποι σκοτώθηκαν ή τραυματίστηκαν σοβαρά σε τροχαία στα οποία θεωρήθηκε υπεύθυνος μοτοσυκλετιστής ηλικίας 17-23 ετών.

Για όσους απέκτησαν το προσωρινό δικαίωμα οδήγησης πριν από την 1η Οκτωβρίου 2026 μπορούν να συνεχίσουν με το προηγούμενο σύστημα και να δώσουν την υφιστάμενη πρακτική εξέταση έως και τις 31 Μαρτίου 2027. Από την 1η Απριλίου 2027, όσοι δεν έχουν ολοκληρώσει τη διαδικασία θα πρέπει να έχουν συμπληρώσει το πρόγραμμα εκπαίδευσης και το logbook του GDL για να κλείσουν την πρακτική τους εξέταση.

Το νέο μοντέλο αφορά τη Βόρεια Ιρλανδία και όχι συνολικά το Ηνωμένο Βασίλειο. Η εφαρμογή του θα δείξει στην πράξη εάν η μεγαλύτερη έμφαση στην οργανωμένη εκπαίδευση μπορεί να μειώσει τα σοβαρά τροχαία των νέων αναβατών, χωρίς ταυτόχρονα να δημιουργήσει εμπόδια στην απόκτηση διπλώματος.



Παγκόσμια αγορά μοτοσυκλετών - Ποιες εταιρείες αυξάνουν τις πωλήσεις τους το 2026;

Στο +8,9% η παγκόσμια αγορά δικύκλων το πρώτο οκτάμηνο του 2026. Οι ποσοστιαίες μεταβολές των πωλήσεων για Honda, Yamaha, Suzuki και άλλες εταιρείες.

Η παγκόσμια αγορά δικύκλων συνεχίζει την ανοδική της πορεία το 2026, με τις πωλήσεις να φτάνουν τις 47.622.637 μονάδες το πρώτο οκτάμηνο, σημειώνοντας αύξηση 8,9% σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα του 2025. Ωστόσο, οι επιδόσεις των κατασκευαστών διαφέρουν σημαντικά, με τις ινδικές εταιρείες να καταγράφουν ιδιαίτερα υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του MotorCyclesData, η Honda παραμένει στην πρώτη θέση παγκοσμίως ως προς τον όγκο πωλήσεων, σημειώνοντας αύξηση 8,2%. Η Yamaha ακολουθεί στην τέταρτη θέση με άνοδο 6,2%, ενώ η Suzuki, που κατατάσσεται έβδομη, παρουσιάζει αύξηση 4,9%.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι επιδόσεις των Ινδών κατασκευαστών. Η Hero, δεύτερη στην παγκόσμια κατάταξη, καταγράφει αύξηση 18%, η TVS που βρίσκεται τρίτη σημειώνει 18,3%, ενώ η Bajaj στην έκτη θέση ενισχύει τις πωλήσεις της κατά 16,7%. Σημαντική είναι και η ανάπτυξη της Royal Enfield, με ποσοστό 15,7%.

Στην κατηγορία των ηλεκτρικών δικύκλων, η NIU καταγράφει αύξηση 28,3%, ενώ η VinFast παρουσιάζει τη μεγαλύτερη ποσοστιαία άνοδο της κατάταξης, φτάνοντας το 172,4%. Το ιδιαίτερα υψηλό αυτό ποσοστό, ωστόσο, σχετίζεται και με τη μικρότερη βάση πωλήσεων από την οποία ξεκίνησε η εταιρεία.

Στον αντίποδα, η Loncin παρουσιάζει τη μεγαλύτερη πτώση, με μείωση 45%, ενώ η Haojue υποχωρεί κατά 15,2%. Μικρότερες απώλειες καταγράφουν η Zongshen με -1,1% και η SYM με -0,5%. Θετική, αλλά χαμηλότερη από τον μέσο όρο της αγοράς, είναι η πορεία της Yadea (+5,6%) και της Italika (+4,5%).

Αξίζει να διευκρινιστεί ότι τα παραπάνω ποσοστά εκφράζουν τη μεταβολή των πωλήσεων κάθε εταιρείας σε σχέση με το πρώτο οκτάμηνο του 2025 και όχι τον απόλυτο αριθμό των οχημάτων που πούλησε. Επομένως, μια εταιρεία με υψηλότερο ποσοστό ανάπτυξης δεν σημαίνει απαραίτητα ότι πουλά περισσότερα δίκυκλα από κάποια άλλη.

Η συνολική εικόνα δείχνει μια αγορά που εξακολουθεί να μεγαλώνει, έχοντας ήδη καταγράψει ιστορικό ρεκόρ 67,6 εκατομμυρίων πωλήσεων το 2025, αλλά με σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ των κατασκευαστών.





Δουλειά η βόλτα; Γιατί όχι και τα δύο;
ASUS GPX125.. Το scooter που τα κάνει όλα!

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

Δημοτική Αστυνομία - Έλεγχοι σε δίκυκλα, δικαίωμα συλλήψεων και νέες αρμοδιότητες

Διευρύνονται οι αρμοδιότητες της Δημοτικής Αστυνομίας σε θέματα κυκλοφορίας, με δυνατότητα ελέγχων σε μοτοσυκλέτες, αυτοκίνητα και ηλεκτρικά πατίνια.

Η Δημοτική Αστυνομία αποκτά ενισχυμένο ρόλο στην επιτήρηση της οδικής κυκλοφορίας, με αρμοδιότητες που δεν περιορίζονται πλέον στην ελεγχόμενη στάθμευση και στην επιβολή προστίμων για παράνομο παρκάρισμα. Με αφορμή την εγκύκλιο του Υπουργείου Εσωτερικών της 8ης Οκτωβρίου 2026, επανέρχεται στο προσκήνιο το νέο πλαίσιο λειτουργίας της υπηρεσίας, το οποίο περιλαμβάνει περισσότερους ελέγχους, δυνατότητα συλλήψεων υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις και λειτουργία σε εικοσιτετράωρη βάση.

Οι συγκεκριμένες εξουσίες δεν δημιουργούνται από την εγκύκλιο, ούτε θεσπίστηκαν όλες τώρα. Το βασικό πλαίσιο είχε ήδη τεθεί με τον Ν. 5003/2022, ενώ ο Ν. 5314/2026 περιλαμβάνει τις νεότερες διατάξεις για την οργάνωση και τις αρμοδιότητες της Δημοτικής Αστυνομίας. Η εγκύκλιος εξηγεί πώς θα εφαρμοστούν οι προβλέψεις αυτές από τους δήμους.

Για τους οδηγούς, η σημαντικότερη αλλαγή αφορά τη δυνατότητα της Δημοτικής Αστυνομίας να πραγματοποιεί ελέγχους για συγκεκριμένες παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Στο πεδίο των αρμοδιοτήτων της περιλαμβάνονται η στάση και η στάθμευση, η τήρηση ρυθμιστικών πινακίδων και φωτεινών σηματοδοτών, η προστασία των διαβάσεων πεζών και η παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων ή άλλων κοινόχρηστων χώρων.

Οι δημοτικοί αστυνομικοί θα μπορούν να ελέγχουν τη χρήση προστατευτικού κράνους από οδηγούς και συνεπιβάτες μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων, με τη σχετική παράβαση να επισύρει πρόστιμο 350 ευρώ και αφαίρεση της άδειας οδήγησης για 30 ημέρες στην περίπτωση του οδηγού. Στους ελέγχους περιλαμβάνονται επίσης η χρήση κινητού τηλεφώνου και ακουστικών κατά την οδήγηση, η μεταφορά συνεπιβάτη χωρίς κατάλληλη θέση, η μεταφορά αντικειμένων που εμποδίζουν τον ασφαλή χειρισμό του δικύκλου και η παράλληλη κίνηση μοτοσυκλετών.

Επιπλέον, προβλέπονται έλεγχοι για τις άδειες οδήγησης, τις πινακίδες και τα στοιχεία κυκλοφορίας των οχημάτων, καθώς και για την τήρηση των κανόνων κυκλοφορίας ποδηλάτων και ηλεκτρικών πατινιών. Στις περιπτώσεις που ορίζει ο νόμος, η Δημοτική Αστυνομία μπορεί να επιβάλλει τις προβλεπόμενες διοικητικές κυρώσεις και να προχωρά σε αφαίρεση στοιχείων κυκλοφορίας.

Το νέο πλαίσιο προβλέπει δυνατότητα λειτουργίας της Δημοτικής Αστυνομίας σε τρεις βάρδιες, όλες τις ημέρες της εβδομάδας. Αυτό επιτρέπει την πραγματοποίηση ελέγχων και κατά τις βραδινές ώρες, χωρίς όμως να σημαίνει ότι κάθε δήμος διαθέτει ήδη προσωπικό για συνεχή εικοσιτετράωρη παρουσία.

Παράλληλα, οι δημοτικοί αστυνομικοί αναγνωρίζονται ως ειδικοί ανακριτικοί υπάλληλοι για τις υποθέσεις που εμπίπτουν στις αρμοδιότητές τους. Μπορούν να πραγματοποιούν συλλήψεις όταν συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις, όχι όμως να προχωρούν ανεξέλεγκτα σε συλλήψεις για οποιαδήποτε παράβαση.

Ο προβλεπόμενος εξοπλισμός τους περιλαμβάνει χειροπέδες, αλεξίσφαιρα γιλέκα και αστυνομικές ράβδους για περιπτώσεις άμυνας.

Η εφαρμογή των διατάξεων συνδέεται και με τη στελέχωση των υπηρεσιών. Το πλαίσιο προβλέπει ελάχιστες απαιτήσεις προσωπικού ανάλογα με τον πληθυσμό, ενώ δίνεται η δυνατότητα διαδημοτικής συνεργασίας σε περιοχές που δεν διαθέτουν δική τους Δημοτική Αστυνομία.

Αναμένεται λοιπόν το επόμενο διάστημα η παρουσία της Δημοτικής Αστυνομίας στους δρόμους να γίνει συχνότερη με εντατικοποίηση των ελέγχων, ιδιαίτερα μέσα στον αστικό ιστό. Βέβαια η έκταση των ελέγχων θα φανεί στην πράξη ανάλογα το προσωπικό και την επιχειρησιακή ετοιμότητα κάθε δήμου.



ΑΘΕ - Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για 10 μέρες

Στην ΑΘΕ κλείνει η αριστερή λωρίδα προς Αθήνα, από το 213,4ο έως το 209,8ο χλμ., λόγω ασφαλτικών εργασιών, από 16 έως 26 Οκτωβρίου.

Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις τίθενται σε ισχύ από σήμερα, Παρασκευή 16 Οκτωβρίου, στον αυτοκινητόδρομο ΑΘΕ (Αθήνα–Θεσσαλονίκη–Εύζωνοι), λόγω προγραμματισμένων ασφαλτικών εργασιών, με περιορισμούς που θα διαρκέσουν έως και τη Δευτέρα 26 Οκτωβρίου 2026.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Κεντρικής Οδού, από τις 07:30 της Παρασκευής 16 Οκτωβρίου έως τις 17:30 της Δευτέρας 26 Οκτωβρίου, θα παραμείνει κλειστή η αριστερή λωρίδα κυκλοφορίας, από το 213,4ο έως το 209,8ο χιλιόμετρο, στο ρεύμα προς Αθήνα.

Καθ' όλη τη διάρκεια των εργασιών, οι οποίες θα πραγματοποιούνται με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σε 24ωρη βάση, τα οχήματα θα κινούνται αποκλειστικά από τη δεξιά λωρίδα. Πρόκειται για τμήμα μήκους περίπου 3,6 χιλιομέτρων, όπου οι οδηγοί θα πρέπει να υπολογίζουν το ενδεχόμενο καθυστερήσεων, ιδιαίτερα σε περιόδους αυξημένης κυκλοφορίας.

Η Κεντρική Οδός διευκρινίζει ότι, εφόσον οι ασφαλτικές εργασίες ολοκληρωθούν νωρίτερα από τον αρχικό προγραμματισμό, η κυκλοφορία θα αποκατασταθεί πριν από τις 26 Οκτωβρίου.

Για την ασφαλή διέλευση των οχημάτων θα τοποθετηθεί προσωρινή οδική σήμανση, ενώ, σύμφωνα με την εταιρεία, έχουν ληφθεί τα απαραίτητα μέτρα για την εξυπηρέτηση των οδηγών.

Ιδιαίτερη προσοχή απαιτείται από τους αναβάτες μοτοσυκλετών κατά την προσέγγιση του συγκεκριμένου τμήματος, λόγω της στένωσης της κυκλοφορίας και της παρουσίας εργοταξίου. Η Κεντρική Οδός καλεί όλους τους οδηγούς να τηρούν τις προσωρινές σημάνσεις και να προσαρμόζουν την οδήγησή τους στις συνθήκες που επικρατούν.





...και στην τιμή μικρό 2.875€

15 PS Ισχύς μετρημένη στον στρόφαλο, βάσει ευρωπαϊκής έγκρισης | 4 Βάλβιδο – Υγρόψυκτο | Ελαφρύ Πλαίσιο Αλουμινίου – 108 kg
Αναλογία 7,8 kg ανά Ίππο | Κατανάλωση 2,6 L/100 km (WMTC3) | Δικάναλο ABS | Σύστημα TCS
5" TFT Οθόνη | Keyless 3ης Γενιάς | ZONTES Smart App | Χώρος για 2 Full Face Κράνη

ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε.
MOTOR VEHICLE COMPANY

ZONTES
www.zontes.gr

ΒΟΑΚ - Στην κυκλοφορία τα πρώτα 10 χιλιόμετρα

Την Παρασκευή 16 Οκτωβρίου παραδίδονται τα πρώτα 10 χιλιόμετρα του νέου ΒΟΑΚ, από τη Νεάπολη έως τον Άγιο Νικόλαο.

Πρόκειται για το πρώτο βήμα στην κατασκευή του αυτοκινητόδρομου που θα συνδέει την Κίσσαμο με τον Άγιο Νικόλαο, με στόχο τη βελτίωση των μετακινήσεων και κυρίως της οδικής ασφάλειας στην Κρήτη.

Στην παράδοση αναμένεται να παρευρεθεί ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρίστος Δήμας, μαζί με στελέχη του υπουργείου και εκπροσώπους της Περιφέρειας Κρήτης.

Το τμήμα Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος έχει συνολικό μήκος 14,5 χιλιομέτρων και αποτελεί το πρώτο έργο του νέου ΒΟΑΚ που συμβασιοποιήθηκε, τον Σεπτέμβριο του 2022, με ανάδοχο τον όμιλο ΑΚΤΟΡ. Τα πρώτα 10 χιλιόμετρα ανοίγουν τώρα για τους οδηγούς, ενώ η ολοκλήρωση των υπόλοιπων εργασιών προβλέπεται για το 2027.

Η αναβάθμιση του υφιστάμενου δρόμου περιλαμβάνει διαπλάτυνση και διαμόρφωση δύο λωρίδων κυκλοφορίας και Λωρίδας Έκτακτης Ανάγκης (ΛΕΑ) ανά κατεύθυνση. Το συνολικό πλάτος του διαχωρισμένου οδοστρώματος θα φτάνει τα 22,25 μέτρα, περιορίζοντας τη συνάντηση οχημάτων που κινούνται σε αντίθετες κατευθύνσεις.

Στο συγκεκριμένο έργο περιλαμβάνονται τρεις ανισόπεδοι κόμβοι, σε Νεάπολη, Λίμνες και Άγιο Νικόλαο, τέσσερις γέφυρες διπλού κλάδου, μία μονού κλάδου, οκτώ κάτω διαβάσεις και πέντε κατασκευές μερικής ή πλήρους κάλυψης λωρίδων κυκλοφορίας. Προβλέπονται επίσης παράπλευροι και εγκάρσιοι δρόμοι, έργα αντιστήριξης και υδραυλικές παρεμβάσεις για τη διευθέτηση ρεμάτων και την απομάκρυνση των ομβρίων υδάτων, ώστε να περιορίζονται οι κίνδυνοι πλημμυρών.

Ο συνολικός σχεδιασμός του ΒΟΑΚ αφορά περίπου 224,5 χιλιόμετρα, από την Κίσσαμο μέχρι τον Άγιο Νικόλαο, με προϋπολογισμό που προσεγγίζει τα 2,5 δισ. ευρώ. Η υλοποίησή του χωρίζεται σε επιμέρους έργα δημόσιας κατασκευής, συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) και συμβάσεις παραχώρησης.

Περίπου το 69% του νέου αυτοκινητόδρομου θα ακολουθεί την υπάρχουσα χάραξη, ενώ το υπόλοιπο 31% θα κατασκευαστεί σε νέα διαδρομή. Στις σημαντικές παρεμβάσεις περιλαμβάνεται η δίδυμη σήραγγα μήκους 586 μέτρων στο Κακό Όρος, στο τμήμα Καρτερός – Γούρνες, η οποία θα παρακάμπτει τις υφιστάμενες στροφές.

Για τη λειτουργία του αυτοκινητόδρομου προβλέπεται σύστημα ηλεκτρονικών διοδίων ελεύθερης ροής, χωρίς μπάρες, επιτρέποντας τη διέλευση των οχημάτων χωρίς υποχρεωτική στάση στα σημεία χρέωσης.

Η παράδοση των πρώτων 10 χιλιομέτρων αποτελεί ένα αρχικό, αλλά ουσιαστικό βήμα για έναν δρόμο που χρησιμοποιείται καθημερινά από χιλιάδες οδηγούς και αναβάτες. Η ολοκλήρωση του ΒΟΑΚ αναμένεται να αλλάξει σημαντικά τις οδικές μετακινήσεις στην Κρήτη, ιδιαίτερα ως προς τη μείωση των επικίνδυνων σημείων του υφιστάμενου δικτύου.



Τιμές καυσίμων – Ανακοινώθηκε επιδότηση και για την αμόλυβδη βενζίνη

Άργησαν, αλλά κάτι έγινε, λέμε τώρα – Πόσο «φθηνότερη» θα δούμε την βενζίνη στο δεύτερο 10ήμερο του Οκτωβρίου.

Νέα δέσμη μέτρων για την ανακούφιση του υψηλούς κόστους των καυσίμων, εν μέσω κρίσης διαρκείας, ανακοίνωσε η Κυβέρνηση, ύψους 46 εκατ. ευρώ. Σε αυτά προστίθεται και η επιδότηση στην αμόλυβδη βενζίνη, απευθείας στην αντλία – στο ύψος των 10 λεπτών ανά λίτρο. Η εν λόγω επιδότηση θα εφαρμοστεί οριζόντια, μέχρι το τέλος του Οκτωβρίου και θα ενεργοποιηθεί το Σάββατο, 17 του μηνός.

Παράλληλα, συνεχίζεται η επιδότηση 15 λεπτών ανά λίτρο, στο πετρέλαιο κίνησης (με το όφελος να φτάνει συνολικά τα 20 λεπτά ανά λίτρο, συνυπολογίζοντας και την απορρόφηση των διυλιστηρίων), ενώ και για το πετρέλαιο θέρμανσης ανακοινώθηκε επιδότηση 20 λεπτών ανά λίτρο, στην αντλία (σε συνδυασμό με απορρόφηση άλλων 20 λεπτών ανά λίτρο, από τα διυλιστήρια).

Άρα το συνολικό «όφελος» διά της επιδοτήσεως, φτάνει στα 40 λεπτά το λίτρο στην αντλία, για το πετρέλαιο θέρμανσης, το οποίο αναμένεται να διατίθεται στα 1,50-1,60 ευρώ/λίτρο, τελικά.

Αυτό που μας ενδιαφέρει, μοτοσυκλετιστικά, είναι ότι από το ερχόμενο Σάββατο ενεργοποιείται και η επιδότηση στην αμόλυβδη, με αναμενόμενη την μείωση της τιμής της κατά 10 λεπτά – από τα 2,20 μέσης τιμής στα οποία έχει «μουλαρώσει» εδώ και πολλές μέρες, περίπου στο 2,10/λίτρο. Σε ένα ρεζερβουάρ 15 λίτρων, για παράδειγμα, το συνολικό όφελος ανέρχεται... μόλις στο 1,5 ευρώ ανά γέμισμα. Αυτά... εσείς, τι άλλα;



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

Ακόμη δύο νεκροί στην άσφαλτο – Τροχαίο δυστύχημα στη Θηβών (video)

Δίχως τέλος η αιματοχυσία – Κανένας από τους δύο νεκρούς δεν ήταν πάνω από 30 ετών.

Ακόμη ένα σφοδρότατο τροχαίο συμβάν εξελίχιθηκε σε δυστύχημα, τα ξημερώματα της Παρασκευής περί τις 4.00 π.μ. στην Θηβών, στο ύψος του Αγ. Ιωάννη Ρέντη, περίπου στο νούμερο 196, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται. Μοτοσυκλέτα, στην οποία επέβαιναν δύο άτομα, ένας άνδρας 28 ετών και μία γυναίκα 24 ετών, εξετράπη της πορείας της κάτω από «αδιευκρίνιστες» συνθήκες και ανετράπη.

Το αποτέλεσμα ήταν ο θανάσιμος τραυματισμός και των δύο επιβαίνοντων της μοτοσυκλέτας.

Η αστυνομία διενεργεί έρευνα για την διαλεύκανση των συνθηκών του δυστυχήματος, ενώ θα αναζητηθούν πιθανότατα αυτόπτες μάρτυρες αλλά και βιντεοληπτικό υλικό από παρακείμενες κάμερες.

Βίντεο φαίνεται ότι έχουν εξασφαλίσει, από το δυστύχημα, ειδησεογραφικές πηγές - Μπορείτε να το δείτε, μεταξύ άλλων, και με ένα κλικ **εδώ**.




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

Τέλος οι πληρωμές με μετρητά σε courier – Τι άλλο θα δούμε

Με στόχο τον «περιορισμό της χρήσης μετρητών στις καθημερινές συναλλαγές», ένα μέτρο που ουσιαστικά θα «τελειώσει» την αντικαταβολή. Επόμενη στάση... πιτσαδόροι;

Σε δημόσια διαβούλευση τίθεται νέο νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών, από την νύχτα της Τετάρτης 7 Οκτωβρίου, που περιλαμβάνει μία διάταξη που σίγουρα θα προκαλέσει δυσαρέσκεια. Σύμφωνα με αυτή, και αν τελικά το νομοσχέδιο «περάσει», θα απαγορεύεται η χρήση μετρητών στην διακίνηση μικροδεμάτων από ταχυμεταφορείς (κούριερ), μάλιστα με την απειλή σημαντικών χρηματικών προστίμων.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τις πηγές, αναφέρεται: «Καθίσταται υποχρεωτική η χρήση ηλεκτρονικών μέσων πληρωμής για τις παραδόσεις αγαθών από εταιρείες courier, ανεξαρτήτως ποσού.

Εταιρεία ταχυμεταφορών που δέχεται μετρητά θα αντιμετωπίζει πρόστιμο ίσο με το διπλάσιο της αξίας της συναλλαγής.

Πριν από την έναρξη ισχύος της διάταξης θα εκδοθεί υπουργική απόφαση, με την οποία θα καθοριστούν οι κατηγορίες φυσικών προσώπων που θα εξαιρούνται από την υποχρέωση, κατ' αναλογία με τις εξαιρέσεις που ισχύουν για την υποχρέωση πραγματοποίησης ηλεκτρονικών δαπανών για την κάλυψη του απαιτούμενου ποσού δαπανών («χτίσιμο» αφορολόγητου).»

Με απλά λόγια αυτό σημαίνει ότι «τελειώνει» η εξόφληση οποιουδήποτε μικροδέματος με μετρητά, ωθώντας τους καταναλωτές στην χρήση ηλεκτρονικών μέσων πληρωμής, σε άλλον ένα τομέα του εμπορίου. Είτε αγοράσεις κάτι που κοστίζει 10 ευρώ, είτε 450 ευρώ, θα πρέπει να το εξοφλήσεις αποκλειστικά ηλεκτρονικά.

Από αυτή την διάταξη προκύπτει και η de facto υποχρέωση των διανομέων, να φέρουν μαζί τους μηχάνημα POS, προσθέτοντας έτσι ακόμη ένα έξοδο στις μικρές και μικρομεσαίες επιχειρήσεις.

Τα ρεπορτάζ αναφέρουν ότι η συγκεκριμένη απόφαση λαμβάνεται υπέρ της διαφάνειας των συναλλαγών και του «περιορισμού της χρήσης μετρητών σε καθημερινές συναλλαγές», αν και δικαίως θα υπάρξει κριτική για περαιτέρω απαξίωση του μετρητού χρήματος. Δηλαδή, το επόμενο στάδιο, θα είναι οι... ντελιβεράδες φαγητού;

Το νομοσχέδιο θα βρίσκεται σε δημόσια διαβούλευση, μέχρι και τις 22 Οκτωβρίου στις 10.00 π.μ., με στόχο να τεθεί προς ψήφισμα στην βουλή την πρώτη εβδομάδα του Νοεμβρίου.



KYMCO
All in My Heart

NEO AGILITY S 200

Άνετη κίνηση ακόμα και στην κίνηση



Από ~~3.285€~~
τώρα 2.995€



Το νέο **AGILITY S 200** κρατάει ψηλά τον πήχη που έθεσαν οι προκάτοχοί του, με ακόμα πιο έντονα σπορ χαρακτήρα και σχεδίαση. **Ευέλικτο και αποδοτικό** όσο ποτέ, ξεχωρίζει για το χαμηλό κόστος χρήσης του αλλά και για τα υψηλά επίπεδα σταθερότητας και ασφάλειας, χάρη στους μεγάλους τροχούς του και το **ABS**. Το επίπεδο πάτωμα και το χαμηλό ύψος της σέλας το καθιστούν ακόμα πιο φιλικό προς τον αναβάτη. **Διαθέσιμο και σε 125 κυβικά** για οδήγηση και με δίπλωμα αυτοκινήτου (κάτω από προϋποθέσεις).

FUCHS Silkolene
SUPERIOR MOTORCYCLE OILS

TEST RIDE IT
ΚΛΕΙΣΕ ΤΗ ΘΕΣΗ ΣΟΥ ΤΩΡΑ!

Βρυούλων 56, Ν. Φιλαδέλφεια | info@kymco.gr | 210 2585991 | www.kymco.gr

MOTOTREND

Προκλητική πρόταση συγκοινωνιολόγου – «Να ελέγχεται το... σκαρί των μοτοσυκλετών που κυκλοφορούν»

Πάλι οι μοτοσυκλέτες φταίνε; Για τα «σαπάκια» αυτοκίνητα, ούτε λόγος; Συγκοινωνιολόγος, σε τηλεοπτική του εμφάνιση, θέλει άλλον ένα έλεγχο στις μοτοσυκλέτες που κυκλοφορούν και μεταπωλούνται, χωρίς να χρησιμοποιεί καν την σωστή ορολογία και, ίσως, όντας λίγο... αδιάβαστος.

Το φαινόμενο της «στοχοποίησης» των μοτοσυκλετών, σχεδόν διά πάσαν νόσον και μαλακίαν (για να τα λέμε όπως πρέπει) της πολιτείας και επιμέρους τομέων της, συνεχίζεται και λαμβάνει μεγάλη κατά περιπτώσεις έκταση, ειδικά όταν εμπλέκεται η τηλεόραση. Το τελευταίο κρούσμα, ήρθε από την τηλεοπτική εμφάνιση του κ. Σταύρου Κωνσταντινίδη, Πολιτικού Μηχανικού, Συγκοινωνιολόγου και Συμβούλου Διοίκησης, στην εκπομπή Mega Σαββατοκύριακο – μία από τις πολλές αντίστοιχες εμφανίσεις που έχει κάνει στο «γυαλί» ο κ. Κωνσταντινίδης.

Δυστυχώς οι δηλώσεις του, που θα συζητήσουμε σήμερα, ήρθαν σε άκαιρη στιγμή κατά την διάρκεια της εκπομπής, χωρίς καμία αφορμή και φαινομενικά χωρίς καμία σύνδεση με το ρεπορτάζ εκείνη την στιγμή. Μπορείτε να δείτε και το σχετικό απόσπασμα παρακάτω, που σας το παραθέτουμε, όπου ο κ. Κωνσταντινίδης είπε:

«Οι μοτοσυκλέτες, επειδή έχουν ένα σκαρί, το μεταλλικό αυτό σκαρί, το οποίο υποπέφτει σε διάφορες ταλαιπωρίες, από τρακαρίσματα μέχρι... δεν ελέγχεται στην Ελλάδα το σκαρί των μοτοσυκλετών.» Όπου σκαρί, αντικαταστήστε με... πλαίσιο, αγαπητέ αναγνώστη, διότι η φαιδρότης μόλις ξεκινάει.

«Άμα πέσω πέντε φορές εγώ με την μοτοσυκλέτα, και την πουλήσω τον άλλο μήνα; Έχει χάσει κάθε προδιαγραφή ως προς την οδική ασφάλεια». Κάπου εκεί, κάνει «σφήνα» ο παρουσιαστής της εκπομπής, αναφέροντας σχετικά με τα κράνη και τις τυχόν ζημιές που μπορεί να υποστούν σε πτώση, όπου ο κ. Κωνσταντινίδης συνεχίζει: «Με το κράνος είναι πιο εμφανές (σ.σ. να δεις αν έχει πάθει κάτι), το βλέπεις το πιάνεις... στην μοτοσυκλέτα πώς θα καταλάβεις; Άρα εγώ προτείνω, μεταξύ άλλων, ότι οι μοτοσυκλέτες θα έπρεπε να έχουν έναν τέτοιου είδους έλεγχο, δηλαδή αν το σκαρί (σ.σ. άντε πάλι με το σκαρί!) έχει χτυπηθεί, αν έχει αλλοιωθεί».

Μάλιστα!

Από που να ξεκινήσουμε; Καταρχάς, από το γεγονός ότι άτομο φερόμενο ως συγκοινωνιολόγος και προφανώς με πολλαπλές... περγαμηνές, λαμβάνει τηλεοπτικό χρόνο και δεν γνωρίζει την στοιχειώδη ορολογία της μοτοσυκλέτας,

αναφερόμενος στο «πλαίσιο» ως «σκαρί».

Μιλάει για τα κράνη, αναφέροντας ότι σε περίπτωση ζημιάς τους «κάτι θα δεις» και «κάτι θα νιώσεις», την στιγμή που ειδικοί της βιομηχανίας κρανών έχουν πολλάκις επισημάνει, ότι ένα ακατάλληλο κράνος μπορεί να μην φαίνεται καν εξωτερικά, αλλά να έχει αλλοιωθεί εσωτερικά!

Δηλώνει έπειτα: «Με την μοτοσυκλέτα πώς θα το δεις;», προφανώς αναφερόμενος στις ζημιές που μπορεί να προκύψουν από ατύχημα ή πτώση. Κύριε Κωνσταντινίδη, αν δεν βλέπεις κάτι στην μοτοσυκλέτα, σημαίνει ότι έχει επισκευαστεί – όπως νομιμότατα μπορεί να γίνει, μετά από κάθε ατύχημα ή ζημιά, αλλά και να μην έχει επισκευαστεί σωστά, θα δούμε παρακάτω το πώς μπορεί να εντοπιστεί οποιοδήποτε σοβαρό ζήτημα.

Το θέμα όμως δεν είναι μόνο η τοποθέτηση του κ. Κωνσταντινίδη που, αν παρακολουθήσετε το σχετικό βίντεο παρακάτω, (ανεβασμένο από τον ίδιο), έρχεται τελείως άκαιρα και είναι η μόνη ουσιαστική τοποθέτηση που γίνεται κατά την διάρκεια του.

Είναι ότι, για μία ακόμη φορά, στοχοποιείται η μοτοσυκλέτα, ψάχνουμε για «μάγισσες» και για ακατάλληλες μοτοσυκλέτες που τυχόν κινούνται ή πωλούνται, εκεί έξω, μετά από ατυχήματα ή μετατροπές. Χωρίς να γίνεται καν λόγος, για τα αυτοκίνητα, που είναι τα πιο γερασμένα (και, στατιστικά και μόνο, ίσως και τα πιο τρακαρισμένα!) στην Ευρώπη και είναι γνωστά τα όργια επισκευαστικής... εφευρετικότητας, που λαμβάνουν χώρα πίσω από κλειστές πόρτες συνεργείων και φανοποιείων!

Ο κ. Κωνσταντινίδης προτείνει, στις δηλώσεις του, έναν παραπάνω έλεγχο για το... «σκαρί» των μοτοσυκλετών, συγκεκριμένα. Αν λοιπόν αυτός ο παραπάνω έλεγχος, για να κάνουμε και τον δικηγόρο του διαβόλου, είναι απαραίτητος για τις μοτοσυκλέτες, θα πρέπει θα πρέπει υποχρεωτικά να είναι απαραίτητος και για τα αυτοκίνητα. Σωστά;

Ναι. Με βάση την Ελληνική Νομοθεσία, υπάρχει σαφέστατο κανονιστικό πλαίσιο για τα ΚΤΕΟ, που καθορίζει τι και πώς ελέγχεται στο... σκαρί ή, μας συγχωρείτε, το πλαίσιο της μοτοσυκλέτας και κατ' επέκταση η κατάσταση του, αλλά και κατά πόσο μία μοτοσυκλέτα είναι κατάλληλη για κυκλοφορία ή όχι. Υπό τους κωδικούς σημείων ελέγχου 3001-3010, 4001-4004 και 4101-4103, προβλέπονται πολυάριθμα σημεία ελέγχου, σύμφωνα με την τροποποίηση της ΥΑ υπ' αρ. οικ. 19111/192/2019 που δημοσιεύεται στο ΦΕΚ 5759/10 Νοεμβρίου 2022/Τεύχος Δεύτερο. Παράλληλα, καθορίζεται ρητά και η διαδικασία ελέγχου των μοτοσυκλετών στα ΚΤΕΟ, κατά αυτό τον τρόπο.

Άρα, καταρρέει το επιχείρημα περί μη ύπαρξης συγκεκριμένου ελέγχου, για το πλαίσιο των μοτοσυκλετών και την κρίσιμη ευθυγράμμιση των τροχών, στο ελληνικό σύστημα του ΚΤΕΟ. Κατά αυτό τον τρόπο, όλες οι μοτοσυκλέτες που έχουν επιτυχώς περάσει τον έλεγχο του ΚΤΕΟ στην Ελλάδα, είναι και με την βούλα κατάλληλες για κυκλοφορία. Με μία βούλα την οποία, αν



μπούμε σε διαδικασία να αμφισβητήσουμε (βλέπε «λαδάκι» και τα λοιπά), πρέπει να αμφισβητήσουμε εξαρχής, τον τρόπο που γίνονται οι έλεγχοι ή, με απλά λόγια, να τα γκρεμίσουμε όλα για να τα ξαναχτίσουμε. Και η συζήτηση ξεφεύγει από τους στόχους του παρόντος άρθρου.

Και μαντέψτε: Σύμφωνα με τις ίδιες διατάξεις του νόμου, εννοείται προβλέπονται έλεγχοι και για τα αυτοκίνητα, σχετικά με την κατάσταση του πλαισίου τους, την ευθυγράμμιση των τροχών, την ανάρτηση κλπ. Το θέμα είναι, δηλαδή, και πάλι, η εφαρμογή της τυπικής διαδικασίας και για τα αυτοκίνητα.

Μίας διαδικασίας που όχι απλώς είναι υποχρεωτική, αλλά χρεώνεται κιόλας με σημαντικά ποσά – της τάξης των 30-35 ευρώ για δίκυκλα και γύρω στα 60 ευρώ για αυτοκίνητα, μίας διαδικασίας η οποία αφού είναι και υποχρεωτική, και γίνεται για την ασφάλεια μας, καλό θα ήταν να γίνεται δωρεάν. Μήπως ο κ. Κωνσταντινίδης θέλει να υπαινιχθεί, πλαγίως, ότι τάσσεται υπέρ του ετησίου ΚΤΕΟ στις μοτοσυκλέτες, για να μας... αρμέξουν κατάλληλα, χωρίς όμως να τολμά να αρθρώσει λέξη για παρόμοια απαίτηση και για τα αυτοκίνητα;

Δεν λέμε, ότι δεν κυκλοφορούν εκεί έξω οχήματα δυνητικά επικίνδυνα. Όμως, τα αυτοκίνητα είναι πολύ περισσότερα από τις μοτοσυκλέτες, ώστε να μην γίνεται καν κάποια αναφορά σε αυτά. Παράλληλα, ο κόσμος το έχει τούμπανο, ότι στους δρόμους κυκλοφορούν ασυντήρητα σαπάκια, τρακαρισμένα και επισκευασμένα όπως-όπως, με τόνους στόκου κάτω από το χρώμα και ακατάλληλες επισκευές σε κατεστραμμένα μεταλλικά τμήματα που τελικά θυσιάζουν την παθητική ασφάλεια – χωρίς εύκολο τρόπο εντοπισμού. Για να μην αναφερθούμε σε οχήματα... παλιατζήδων, πλανόδιων περισυλλεκτών ή και συγκεκριμένης «ευάλωτης» ομάδας πληθυσμού, τα οποία απλά είναι υπεράνω κάθε ελέγχου! Αυτά τα οχήματα δεν είναι επικίνδυνα;
Πλέον και στην χώρα μας, υπάρχουν υπηρεσίες όπως αυτή της Motocert, που πραγματοποιεί επιτόπιους ελέγχους ευθυγράμμισης και κατάστασης πλαισίου για οποιαδήποτε μοτοσυκλέτα, εκδίδοντας ανάλογο πιοστοποιητικό πάνω σε διεθνείς προδιαγραφές. Αν ο οποιοσδήποτε αναβάτης ή υποψήφιος πωλητώς/αγοραστής μοτοσυκλέτας έχει αμφίβολίες, μπορεί να ανατρέξει στις υπηρεσίες αυτές, για να μετρήσει το όχημα ενδιαφέροντος. Μάλιστα, από την στιγμή που τα πιστοποιητικά που εκδίδονται έτσι, βασίζονται σε συγκεκριμένες προδιαγραφές, είναι και μη αμφισβητήσιμα, και συμπληρωματικά του εθνικού ΚΤΕΟ.

Πάμε και παρακάτω. Η κατάσταση του οδικού δικτύου πηγαίνει από το κακό στο χειρότερο σε όλη την επικράτεια. Οι πόλεις δεν είναι πλέον οδηγήσιμες. Γεμίσαμε με αυτοκίνητα, σε μία πόλη που δεν χωράει άλλα, που χρειάζεσαι μία ώρα και παραπάνω για να κάνεις 10 χιλιόμετρα τις ώρες αιχμής, αλλά το πρόβλημα είναι ο έλεγχος στο σκαρί των μοτοσυκλετών; Αντί να αναγνωριστούν, ως η λύση σε ένα πρόβλημα διαρκώς επιδεινούμενο;

Σε μία χώρα γεμάτη λακούβες, όπου μπορεί να σκοτωθείς πέφτοντας απλά σε μία, με την μεταχείριση σου από το ΕΚΑΒ να έχει την μορφή λαχείου ή... βύσματος (ανάλογα με την κοινωνική σου τάξη!).
Σε μία χώρα που, πριν καν λύσει βασικά κυκλοφοριακά προβλήματα της, γεμίζει την πρωτεύουσα με «εισπρακτικές» κάμερες AI, και πάλι «για το καλό» μας – και το καλό της τσέπης άλλων. Και ξαφνικά, σε τηλεοπτική παρέμβαση, τίθεται ζήτημα ασφαλείας από τις μοτοσυκλέτες; Ε, όχι! Κάπου υπάρχει και ένα όριο!


GUERRILLA
450
APEX
ROYAL ENFIELD
5.590€
ΝΕΑ ΕΚΔΟΣΗ

Νέος Κ.Ο.Κ.

Η ΕΛ.ΜΟΤ.Ο. ήταν και παραμένει παρούσα

Με αφορμή αναρτήσεις που έγιναν στα social media το τελευταίο διάστημα σχετικά με την ανάγκη κινητοποίησης των μοτοσυκλετιστών για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, τα διόδια και άλλα ζητήματα που αφορούν άμεσα τη μοτοσυκλέτα και τον μοτοσυκλετιστή, η Ελληνική Μοτοσυκλετιστική Ομοσπονδία – ΕΛ.ΜΟΤ.Ο. θα ήθελε να γνωστοποιήσει και να υπενθυμίσει τις θέσεις της, [Δελτίο Τύπου]

Από την πρώτη στιγμή που άνοιξε η συζήτηση για την αναμόρφωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, η ΕΛ.ΜΟΤ.Ο. έχει προχωρήσει σε μια σειρά από παρεμβάσεις, τόσο στον δρόμο όσο και σε θεσμικό επίπεδο, διεκδικώντας έναν Κ.Ο.Κ. που θα υπηρετεί την οδική ασφάλεια και θα αντιμετωπίζει με δικαιοσύνη τον μοτοσυκλετιστή.

Στις 13 Απριλίου 2024, η ΕΛ.ΜΟΤ.Ο. κάλεσε τον μοτοσυκλετιστικό κόσμο σε μοτοπορεία διαμαρτυρίας. Παρά την περιορισμένη συμμετοχή, με 124 μοτοσυκλέτες στο Σύνταγμα, η Ομοσπονδία παρέμεινε συνεπής στη δέσμευσή της να αναδείξει τα ζητήματα που απασχολούν τους μοτοσυκλετιστές και να μεταφέρει τη φωνή τους στους αρμόδιους φορείς.

Στις 11 Ιουνίου 2025, κατά τη συζήτηση των άρθρων του νέου Κ.Ο.Κ. στη Βουλή, η ΕΛ.ΜΟΤ.Ο. πραγματοποίησε νέα θεσμική παρέμβαση, καταθέτοντας τις θέσεις της για τις διατάξεις που αφορούν άμεσα τους δικυκλιστές.

Στις 21 Ιουλίου 2025, η ΕΛ.ΜΟΤ.Ο. δημοσίευσε το Ψήφισμα Διαμαρτυρίας για τον νέο Κ.Ο.Κ., το οποίο συνοδεύτηκε από διαδικτυακή συλλογή υπογραφών, που ξεπέρασε τις 13.000 υπογραφές.



Η προσπάθεια συνεχίστηκε με την αναλυτική επεξεργασία των διατάξεων του νέου Κ.Ο.Κ. και τη δημοσίευση, στις 25 Μαρτίου 2026, των τεκμηριωμένων θέσεων και προτάσεων της ΕΛ.ΜΟΤ.Ο., οι οποίες επιμελήθηκαν από τον Νομικό Σύμβουλο της Ομοσπονδίας, Δικηγόρο παρ' Αρείω Πάγω Θεόδωρο Γαζούλη, και τον Ειδικό Σύμβουλο για θέματα Οδικής Ασφάλειας και Εκπαίδευσης Θανάση Χούντρα.

Όλα τα παραπάνω αποτελούν μέρος μιας προσπάθειας που δεν περιορίζεται σε μία χρονική συγκυρία ή σε ένα μόνο ζήτημα.

Η ΕΛ.ΜΟΤ.Ο. έχει επιλέξει να παρεμβαίνει όπου υπάρχει ανάγκη, να τεκμηριώνει τις θέσεις της και να διεκδικεί θεσμικά όσα θεωρεί ότι αφορούν το σύνολο των μοτοσυκλετιστών.

Η προσπάθεια συνεχίζεται.

Μείνετε συντονισμένοι και στηρίξτε την ΕΛ.ΜΟΤ.Ο.

Όλοι μαζί μπορούμε να διεκδικήσουμε περισσότερα.

SEGWAY

Cruise your city with the Next-Gen eKickscooters

Power - Control - Comfort



ninebot F3 PRO | ninebot MAX G3 | ninebot ZT3 PRO | ninebot E2 Plus II | ninebot E2 E II

Αποκλειστικός Αντιπρόσωπος

COMTRADE DISTRIBUTION

gr-gr.segway.com

sales.gr@comtrade.com

Απίστευτο – Πουλούσαν «φάρμακα» που «αλλοιώνουν τα αλκοτέστ» στα κοινωνικά δίκτυα!

Ακόμα μία μπίζνα κάθε άλλο παρά εγκεκριμένων φαρμακευτικών ουσιών που προωθούνταν ανεξέλεγκτα στην Ελλάδα 2.0, με την απίστευτη πρόφαση που διαβάζετε στον τίτλο. Σχηματίστηκε δικογραφία εις βάρος 59χρονου ημεδαπού.

(ακολουθεί δελτίο τύπου ΕΛ.ΑΣ.)

Εξιχνιάστηκε υπόθεση προώθησης σκευάσματος, το οποίο διαφημιζόταν σε μέσο κοινωνικής δικτύωσης και υποσχόταν την αλλοίωση των αποτελεσμάτων τροχονομικών ελέγχων μέθης- Ταυτοποιήθηκε ημεδαπός

Από αστυνομικούς της Διεύθυνσης Δίωξης Κυβερνοεγκλήματος διερευνήθηκε και εξιχνιάσθηκε υπόθεση προώθησης σκευάσματος, το οποίο διαφημιζόταν σε μέσο κοινωνικής δικτύωσης και υποσχόταν την αλλοίωση των αποτελεσμάτων τροχονομικών ελέγχων μέθης.

Για την υπόθεση ταυτοποιήθηκε και κατηγορείται 59χρονος ημεδαπός σε βάρος του οποίου, σχηματίστηκε δικογραφία για το αδίκημα της κυκλοφορίας επιβλαβών φαρμάκων.

Ειδικότερα, μετά από σχετική καταγγελία μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης (gov.gr), πραγματοποιήθηκε αστυνομική και ψηφιακή – διαδικτυακή έρευνα, από την οποία ταυτοποιήθηκε ο 59χρονος ως διαχειριστής της ιστοσελίδας, καθώς και εταιρεία που αποτελεί θυγατρική εταιρείας με έδρα στο εξωτερικό. Επιπλέον, πραγματοποιήθηκε αλληλογραφία και ενημερώθηκαν ο Εθνικός Οργανισμός Φαρμάκων (Ε.Ο.Φ.), καθώς και ο Ενιαίος Φορέας Ελέγχου Τροφίμων (Ε.Φ.Ε.Τ.).

Κατά τον έλεγχο που διενήργησε κλιμάκιο του Ε.Φ.Ε.Τ. στην ανωτέρω εταιρεία, εντοπίστηκαν συνολικά -99- τεμάχια του εν λόγω σκευάσματος, τα οποία δεσμεύθηκαν για τη διενέργεια δειγματοληψίας και ανάλυσης. Παράλληλα, από την επιτόπια έρευνα προέκυψε ότι τα σκευάσματα δεν έφεραν ελληνικές επισημάνσεις, ενώ από την ανάλυση του Γενικού Χημείου του Κράτους διαπιστώθηκε ότι περιέχουν βιταμίνες έως και -6- φορές μεγαλύτερες από τα αντίστοιχα εμπλουτισμένα ελεύθερης αλκοόλης ποτά που έχουν εγκριθεί από το Ανώτατο Χημικό Συμβούλιο.

Η δικογραφία υποβλήθηκε στην αρμόδια εισαγγελική Αρχή.



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

BMW F 450 RR 2027 - Εισαγωγή στα supersport α λα γερμανικά

Η νέα BMW F 450 RR είναι το supersport κομμάτι που συμπληρώνει το παζλ της οικογένειας στα 450 κ.εκ.

Η έμφαση εδώ σύμφωνα με τους Γερμανούς δόθηκε στην οδηγική απόλαυση της BMW, η οποία επιτυγχάνεται χάρη σε ένα πλαίσιο και μια γεωμετρία ειδικά σχεδιασμένα για supersport χρήση, στη σχολαστική βελτιστοποίηση του βάρους και στο δικύλινδρο κινητήρα σε σειρά. Η σχεδίαση δε της μοτοσυκλέτας ακολουθεί πιστά την τρέχουσα σχεδιαστική γλώσσα της S 1000 RR, υπογραμμίζοντας οπτικά τον δυναμικό της χαρακτήρα. Εμφανισιακά λοιπόν, η έντονη κλίση προς τα εμπρός (χαμηλό εμπρός μέρος, ανασηκωμένη ουρά), η χαρακτηριστική γραμμή «RR» και τα αεροδυναμικά βοηθήματα (winglets) προσδίδουν μια δυναμική αίσθηση κίνησης προς τα εμπρός. Τα ασύμμετρα πλαϊνά φέρινγκ, οι οπές εξαερισμού στη δεξιά πλευρά και η «διαιρεμένη» όψη του εμπρός μέρους προσθέτουν ξεχωριστές πινελιές, αναδεικνύοντας το DNA της σειράς RR. Ο προβολέας LED, με τον χαρακτηριστικό σχεδιασμό των φώτων ημέρας τύπου RR, επίσης τονίζει την ιδιαίτερη εμφάνιση της μοτοσυκλέτας.

Στην καρδιά της F 450 RR βρίσκεται ο πρόσφατα εξελιγμένος, δικύλινδρος εν σειρά κινητήρας, ο οποίος έκανε το ντεμπούτο του στην F 450 GS, σε συνδυασμό με ένα σύστημα





εξάτμισης από ανοξείδωτο ατσάλι που είναι τοποθετημένο χαμηλά. Για τις ανάγκες της F 450 RR, ο κινητήρας έχει ρυθμιστεί ειδικά ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις μιας supersport μοτοσυκλέτας, προσφέροντας παράλληλα έναν ιδιαίτερα χαρακτηριστικό ήχο. Με απόδοση 35 kW (48 ίπποι) στις 8.750 σ.α.λ. και μέγιστη ροπή 43 Nm στις 6.750 σ.α.λ., η νέα F 450 RR προσφέρει δυναμική επιτάχυνση και εξαιρετική απόκριση κατά την επιτάχυνση εν κινήσει. Το 80% της διαθέσιμης ροπής είναι ήδη παρόν από τις 3.000 σ.α.λ., εξασφαλίζοντας ισχυρή ώθηση από χαμηλές στροφές. Ακόμα, ο εν λόγω κινητήρας όχι μόνο πληροί τις αυστηρές προδιαγραφές Euro 5+, αλλά είναι και εξαιρετικά αποδοτικός, με κατανάλωση καυσίμου μόλις 3,8 λίτρα ανά 100 χλμ. που σε συνδυασμό με το ρεζερβουάρ καυσίμου 14 λίτρων, επιτυγχάνει αυτονομία άνω των 350 χλμ. Το διάστημα δε μεταξύ των προγραμματισμένων συντηρήσεων (service) είναι τα 10.000 χλμ., σύμφωνα με τα πρότυπα της BMW Motorrad.

Ακόμα, το προαιρετικό σύστημα Easy Ride Clutch (ERC) ενεργοποιεί τον συμπλέκτη ανάλογα με τις στροφές του κινητήρα, ενισχύοντας την άνεση και τον έλεγχο – ιδιαίτερα στην κίνηση της πόλης, κατά τους ελιγμούς, σε επαρχιακούς δρόμους με στροφές, καθώς και κατά τη διάρκεια σπορ οδήγησης. Σε συνδυασμό με το Shift Assistant Pro, επιτρέπει την οδήγηση και τις αλλαγές ταχυτήτων χωρίς τη χειροκίνητη χρήση του συμπλέκτη, ενώ η μανέτα του συμπλέκτη παραμένει διαθέσιμη για όποτε ο αναβάτης επιθυμεί να παρέμβει ο ίδιος. Για την F450 RR M Sport, το σύστημα ERC διατίθεται από το εργοστάσιο ως μέρος του πακέτου εξοπλισμού «Innovation Package», ενώ μπορεί να τοποθετηθεί εκ των υστέρων σε όλες τις άλλες εκδόσεις ως Γνήσιο Αξεσουάρ BMW Motorrad. Κατά την επιβράδυνση (με κλειστό γκάζι), ο συμπλέκτης παραμένει εμπλεγμένος, διατηρώντας το φρένο του κινητήρα μέχρι λίγο πριν την ακινητοποίηση της μοτοσυκλέτας. Μόνο όταν οι στροφές πέσουν στο ρελαντί, το σύστημα ERC αποσυμπλέκει αυτόματα, αποτρέποντας αξιόπιστα το σβήσιμο του κινητήρα.

Διαφορετικά, για γρήγορες αλλαγές ταχυτήτων (ανεβάσματα και κατεβάσματα) χωρίς τη χρήση του συμπλέκτη, η νέα F 450 RR εξοπλίζεται με το σύστημα Shift Assistant Pro σε όλες τις εκδόσεις, πλην της βασικής. Στη βασική έκδοση, το σύστημα μπορεί να προστεθεί εκ των υστέρων. Οι βασικές



λειτουργίες οδήγησης «Rain», «Road» και «Race» επιτρέπουν στους αναβάτες να προσαρμόζουν τη νέα BMW F 450 RR στις προσωπικές τους προτιμήσεις, ενώ στο βασικό εξοπλισμό περιλαμβάνονται επίσης τα συστήματα ABS Pro, Dynamic Brake Control (DBC), Dynamic Traction Control (DTC) και ο έλεγχος ροπής πέδησης κινητήρα (MSR). Η νέα BMW F 450 RR βασίζεται αρχιτεκτονικά στη φιλοσοφία πλαισίου της νέας BMW F 450 GS, με ρυθμίσεις ειδικά διαμορφωμένες για χρήση supersport. Έτσι, εδώ η διαμόρφωση εστιάζει στην ευελιξία, την ακριβή πληροφόρηση και την υψηλή σταθερότητα, τόσο σε επαρχιακούς δρόμους με στροφές, όσο και στην πίστα. Το πλαίσιο χωροδικτύωμα αποτελείται από συγκολλημένους χαλύβδινους σωλήνες και σφυρήλατα εξαρτήματα, με το δικύλινδρο σε σειρά κινητήρα να ενσωματώνεται ως φέρον στοιχείο.

Στα των περιφερειακών, ο έλεγχος του εμπρός τροχού πραγματοποιείται μέσω ενός τηλεσκοπικού, upside-down πιρουνιού στα 43 χλστ. της KYB, ενώ ο έλεγχος του πίσω τροχού μέσω ενός αλουμινένιου, κοίλου χυτού ψαλιδιού διπλού βραχίονα, το οποίο συνδυάζεται με κεντρική μονάδα ανάρτησης και πάλι της KYB. Οι ζάντες είναι από χυτό αλουμίνιο και τα ελαστικά είναι φυσικά τύπου tubeless, διαστάσεων 110/70-17 εμπρός και 150/60-17 πίσω. Στον εμπρός τροχό της νέας BMW F 450 RR, ένα σύστημα πέδησης με πλευστό δίσκο, τετραπίστονη σταθερή δαγκάνα monobloc της Brembo και δίσκο διαμέτρου 310 χλστ., εξασφαλίζει σίγουρη και αποτελεσματική επιβράδυνση. Στο πίσω μέρος, χρησιμοποιείται ένα σύστημα πέδησης με δίσκο διαμέτρου 240 χλστ. και πλευστή δαγκάνα μονού εμβόλου της ByBre. Το σύστημα BMW Motorrad ABS Pro περιλαμβάνεται στο βασικό εξοπλισμό της νέας BMW F 450 RR, με το εν λόγω σύστημα να επιτρέπει τη λειτουργία του ABS ακόμη και όταν η μοτοσυκλέτα βρίσκεται υπό κλίση, ενισχύοντας την ασφάλεια στις στροφές. Το σύστημα Dynamic Brake Control (DBC) ενισχύει την ασφάλεια κατά το φρενάρισμα σε απαιτητικές συνθήκες, αποτρέποντας την ακούσια ενεργοποίηση του γκαζιού και το δυναμικό φως πέδησης ειδοποιεί αποτελεσματικά τους οδηγούς των οχημάτων που ακολουθούν ότι η μοτοσυκλέτα επιβραδύνει.



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

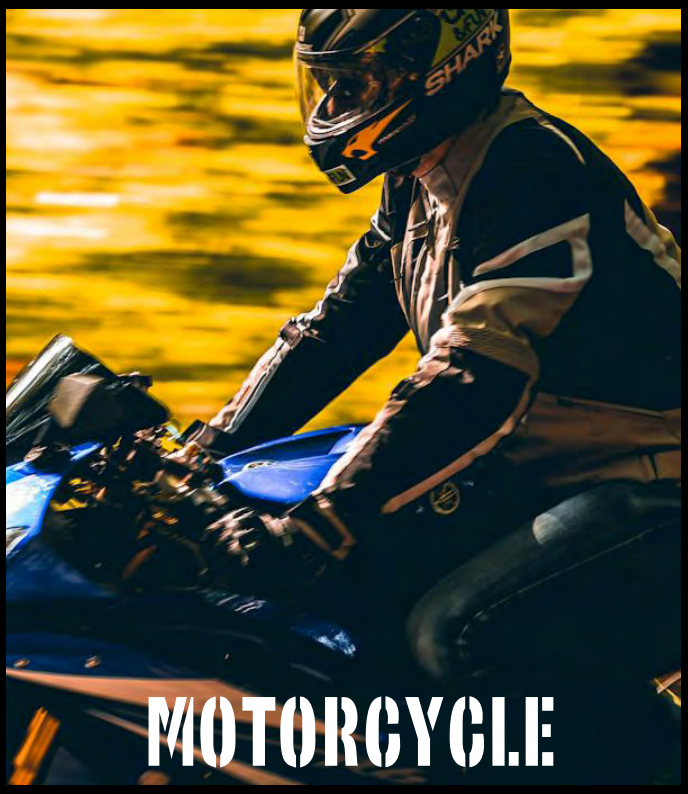
Η οθόνη TFT 6,5 ιντσών, που περιλαμβάνεται επίσης στο βασικό εξοπλισμό της νέας BMW F 450 RR, παρέχει ένα ευρύ φάσμα πληροφοριών, καθαρή ποιότητα απεικόνισης και διαισθητικό χειρισμό κορυφαίου επιπέδου, χάρη στη λειτουργία «Pure Ride Screen». Στις εκδόσεις M Sport, με το πακέτο Riding Modes Pro, παρέχονται επιπλέον τρεις οθόνες «Sport» που προβάλλουν αναλυτικές πληροφορίες για το σύστημα ελέγχου πρόσφυσης (DTC), τη δύναμη πέδησης και τη γωνία κλίσης, ενώ περιλαμβάνουν και λειτουργία χρονομέτρου γύρων (lap timer). Επιπλέον, οι αναβάτες μπορούν να πραγματοποιούν τηλεφωνικές κλήσεις, να ακούν μουσική και να χρησιμοποιούν το σύστημα πλοήγησης με ευκολία κατά την οδήγηση.

Τέλος, η νέα BMW F 450 RR διατίθεται σε τέσσερις εκδόσεις εξοπλισμού. Η BMW F 450 RR Base διατίθεται σε απόχρωση Cosmic Black, η Sport σε απόχρωση Racing Red, διαθέτει επιπλέον το σύστημα Shift Assistant Pro και σπορ ανάρτηση και στην κορυφή της γκάμας βρίσκονται η BMW F 450 RR M Sport και η BMW F 450 RR M Sport με το πακέτο Innovation (το οποίο περιλαμβάνει τον συμπλέκτη Easy Ride Clutch) σε χρωματισμό Snaefell White / M Motorsport. Οι εκδόσεις αυτές περιλαμβάνουν τα συστήματα Riding Modes Pro και Shift Assistant Pro, καθώς και σπορ ανάρτηση., με το λευκό πλαίσιο και τα αυτοκόλλητα στις ζάντες, στα χρώματα της M Motorsport, να δημιουργούν ξεχωριστές οπτικές λεπτομέρειες. Τέλος, οι τιμές του μικρού γερμανικού supersport ξεκινούν στη χώρα μας από τις 6.789,99 ευρώ, όπως μπορείτε να δείτε και **εδώ**.



ADVENTURE JUNKIES











Ηλιουπόλεως 16 & Χερσίφρωνος, Παγκράτι
www.adventurejunkies.gr

ΚΑΙ ΧΟΝΔΡΙΚΗ ΔΙΑΘΕΣΗ

Kawasaki KLX 300 XPL 2027 – Ακόμη μία «μοτοσυκλέτα για Ελλάδα»... στην Αμερική

Αποκαλύφθηκε η νέα adventure μοτοσυκλέτα μικρού κυβισμού της Kawasaki, η οποία φαίνεται να κατάλαβε προς τα που πάει το στυλ της κατηγορίας, κάνοντας «extreme makeover» στην βάση ενός KLX 300.

Η Kawasaki, στα πλαίσια την παρουσιάσεων των νέων μοντέλων της για το 2027, παρουσίασε και το νέο KLX 300 XPL, με τα 3 τελευταία γράμματα προφανώς να αποτελούν αναφορά στην λέξη Explore, δηλαδή εξερευνώ. Το «Rally look» είναι ιδιαίτερα μοδάτο τελευταία και φαίνεται ότι η Kawasaki θέλει να το φιλοξενήσει στα μοντέλα της, αρχής γενομένης από το KLX 300 XPL.

Η τεχνική βάση της KLX είναι γενικά γνωστή, με μονοκύλινδρο κινητήρα απόδοσης 26,8 ονομαστικών ίππων από τα 292 κυβικά του και την ροπή στο επίπεδο των 2,5 kgm, στις 8.000 και 6.800 στροφές αντίστοιχα. Το πλαίσιο είναι σωληνωτό, τύπου ημίδιπλης ραχοκοκαλιάς, με ψαλίδι αλουμινίου και ανεστραμμένο εμπρός πιρούνι, με την μοτοσυκλέτα να ανακοινώνεται στο διόλου άσχημο, «υγρό» βάρος των 142 κιλών.

Ας μιλήσουμε για την εμφάνιση, όπου η Kawasaki μας δείχνει κάτι αρκετά διαφορετικό από την «πεπατημένη» με το εμπρός κυκλικό φωτιστικό σώμα, την μεγαλούτσικη ζελατίνα και την όλη μορφή της μοτοσυκλέτας σε κλασικές on-off γραμμές, ενώ και η εξάτμιση είναι ψηλά τοποθετημένη για την μέγιστη δυνατή απόσταση από τον νερό, σε περίπτωση αντίστοιχης διέλευσης.

Εννοείται φυσικά πως το εμπρός φτερό είναι ψηλά τοποθετημένο, με τον τροχό ελεύθερο. Οι τροχοί είναι ακτινωτοί, 21 και 18 ιντσών, ενώ το σύστημα πέδησης με δύο δίσκους έχει ABS μόνο στον εμπρός τροχό, και με δυνατότητα απενεργοποίησης. Ο πίσω τροχός, έχει ένα «ελεύθερο» δισκόφρενο, επιτρέποντας στην αναβάτη τον πλήρη έλεγχο της ουράς, ανά πάσα στιγμή.

Οι διαδρομές των αναρτήσεων ανακοινώνονται στα 254 χιλιοστά εμπρός και τα 231 χλστ. πίσω, ενώ η απόσταση από το έδαφος φτάνει τα διόλου ευκαταφρόνητα 280 χιλιοστά, με την σέλα σε ένα ύψος 894 χιλιοστών – ξεκάθαρα off-road τιμές. Το εμπρός φωτιστικό σώμα LED αποσκοπεί στον «βέλτιστο δυνατό φωτισμό» του περιβάλλοντος κατά τις εξερευνήσεις, ενώ στον βασικό εξοπλισμό θα είναι η πίσω σχάρα φόρτωσης και οι χούφτες. Παραδόξως, λείπει μία ποδιά προστασίας κινητήρα.

Η οθόνη των ενδείξεων είναι απλή τύπου LCD, αλλά η Kawasaki δηλώνει ότι δεν στερείται δυνατοτήτων συνδεσιμότητας με κινητό τηλέφωνο – δεν γνωρίζουμε προς το παρόν την έκταση των δυνατοτήτων της διασύνδεσης.

Περιμένουμε επίσης να μάθουμε, αν και πότε η Kawasaki KLX 300 XPL θα έρθει στην Ελλάδα, αφού για την Ευρώπη η εταιρεία δεν έχει κάνει κάποια σχετική ανακοίνωση.



Royal Alloy – Ετοιμάζει ηλεκτρικά scooter – 3 μοντέλα στα σχέδια

Ρετρό μεν, αλλά σύγχρονο κάτω από τα καλύμματα δε – Τι φαίνεται να ετοιμάζει η Royal Alloy για επόμενα μοντέλα της.

Η Royal Alloy επεκτείνεται και στον τομέα της ηλεκτροκίνησης με τρία μοντέλα, που πιθανότατα περιμένουμε να δούμε και στην Ελλάδα στο μεσοπρόθεσμο μέλλον. Και τα τρία μοντέλα, ή πιο σωστά «βάσεις» μοντέλων, θα βασίζονται σε μία νέα πλατφόρμα της Royal Alloy, που ενσωματώνει τα μηχανικά μέρη της κίνησης στο πίσω σύστημα ανάρτησης – ψαλίδι. Η ευελιξία που δίνει το σύστημα αυτό, είναι ότι το ίδιο τμήμα του δικύκλου, θα μπορεί να τοποθετηθεί στο πλαίσιο οποιουδήποτε από τα υπάρχοντα μοντέλα της μάρκας: GP, TG ή GT, χωρίς να υπάρχει ανάγκη ανασχεδιασμού.

Τα 3 επίπεδα απόδοσης της ηλεκτρικής πλατφόρμας θα είναι ως εξής:

- Αντιστοιχία με «50άρι» - AM: Με απόδοση 2 ίππων συνεχόμενη και στιγμιαία έως 10 ίππων, ροπή στον τροχό έως 293 Nm, τελική ταχύτητα περιορισμένη στα 45 χλμ/ώρα και ανακοινώσιμη αυτονομία στα 110 χλμ/ώρα
- Αντιστοιχία A1: Με την απόδοση να φτάνει 6,8 ίππους σε συνεχή λειτουργία και στιγμιαία έως 15 ίππους και ανακοινώσιμη τελική στα 105 χλμ/ώρα, με την αυτονομία έως 220 χλμ/ώρα ανάλογα με την σειρά μοντέλου, χάρη σε μεγαλύτερες μπαταρίες, και
- Αντιστοιχία A2, με την απόδοση του ηλεκτροκινητήρα να φτάνει πλέον τους 16,3 ίππους συνεχόμενης απόδοσης και έως 36,7 ίππους σε στιγμιαία απόδοση, ροπή στον τροχό 346 Nm και τελική ταχύτητα στα 135 χλμ/ώρα, αυτονομία έως 220 χλμ.

Σε κάθε περίπτωση το βάρος των δικύκλων αναμένεται στο επίπεδο των 135-140 κιλών και να έχουν και δυνατότητα ταχείας επαναφόρτισης.

Στο επίπεδο εξοπλισμού φυσικά δεν θα μπορούσαν να λείπουν οι TFT οθόνες, μαζί με δυνατότητα σύνδεσης με κινητό.

Αναμένονται περισσότερα για το αν και πότε, θα δούμε τα μοντέλα στην Ελλάδα.



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

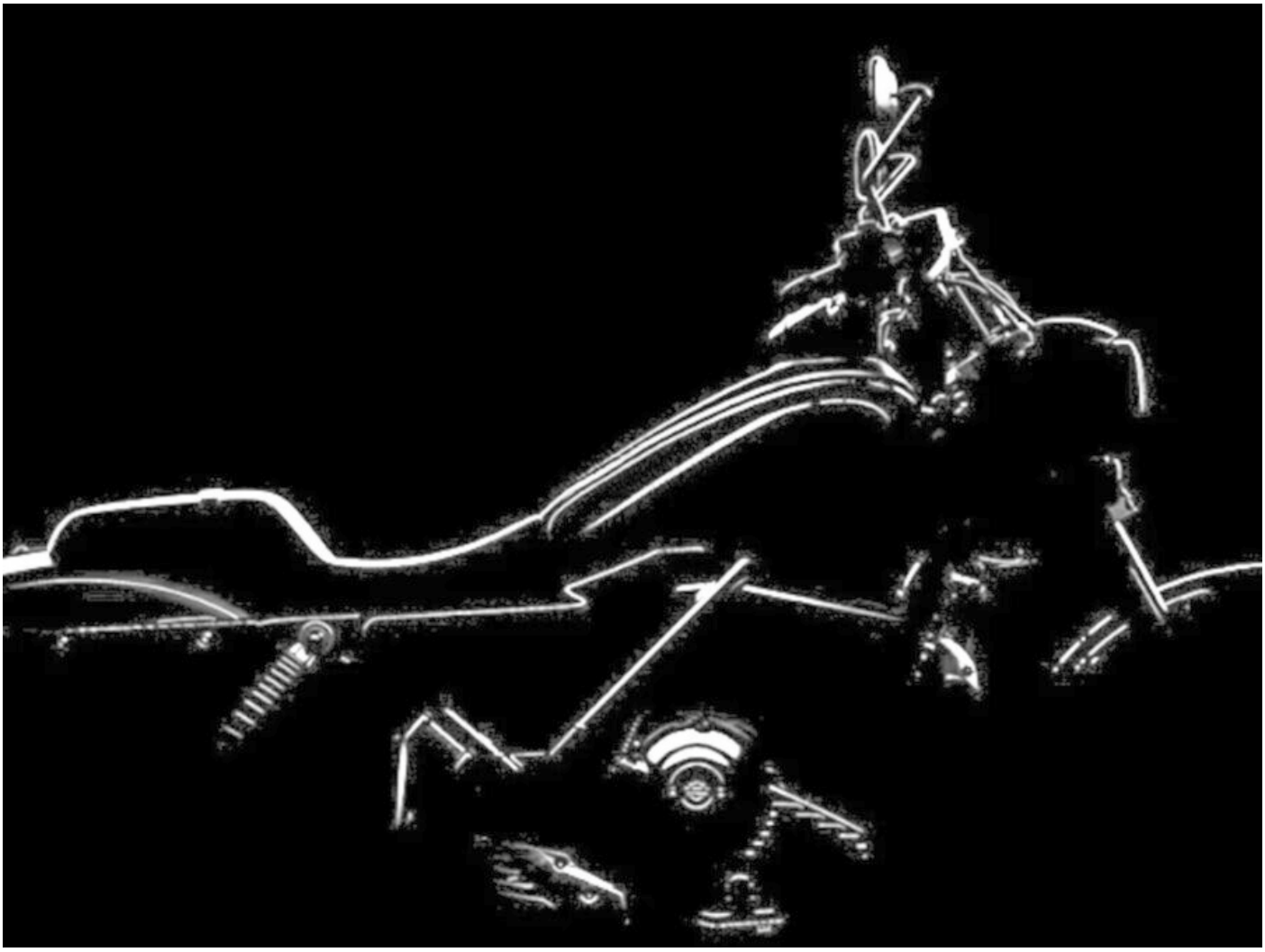
Παρακαλούμε να μην αποτεφρώσετε να μαθαίνετε τις οδηγίες ασφαλείας που απεικονίζονται στην φωτογραφία, να φοράτε πάντα τον απαραίτητο προστατευτικό εξοπλισμό και να οδηγείτε προσεκτικά πρώτον για τους αγαπητούς σας ανθρώπους. Τα οχήματα που απεικονίζονται είναι πιθανόν να διαφέρουν από τα μοντέλα παραγωγής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

Harley-Davidson Sprint 440 - Νέο teaser για τη νέα μικρή cruiser

Η Harley-Davidson αποκάλυψε νέο teaser της Sprint 440, μιας μικρής cruiser με κινητήρα 440 κ.εκ η οποία αναμένεται στα τέλη του 2026.

Η Harley-Davidson ετοιμάζει μια νέα μοτοσυκλέτα μικρού κυβισμού, με την ονομασία Sprint 440, και έδωσε στη δημοσιότητα το πρώτο teaser που αποκαλύπτει στοιχεία από τη σχεδίασή της. Το νέο μοντέλο αναπτύσσεται στο πλαίσιο της συνεργασίας της αμερικανικής εταιρείας με την ινδική Hero MotoCorp και αναμένεται να αποτελέσει μια πιο κλασική cruiser εναλλακτική απέναντι στην ήδη γνωστή X440.

Σε αντίθεση με τη neo-retro roadster σχεδίαση της X440, η Sprint 440 υιοθετεί περισσότερο παραδοσιακά χαρακτηριστικά Harley-Davidson. Διακρίνονται ο στρογγυλός προβολέας, το





ψηλό τιμόνι που εκτείνεται προς τον αναβάτη, το ρεζερβουάρ σε σχήμα σταγόνας και η ενιαία σέλα με χαμηλωμένο το τμήμα του οδηγού. Η θέση οδήγησης αναμένεται πιο χαλαρή, ενώ το ύψος της σέλας ενδέχεται να είναι μικρότερο από τα 805 χιλιοστά της X440.

Η μοτοσυκλέτα φαίνεται επίσης να διαθέτει στρογγυλό πίνακα οργάνων, χυτούς τροχούς αλουμινίου, δύο πίσω αμορτισέρ και οριζόντια τοποθετημένη εξάτμιση. Πιθανές είναι και οι αλλαγές στις αναρτήσεις, στο πίσω υποπλαίσιο και στις διαστάσεις των τροχών, ώστε να αποκτήσει τον επιθυμητό cruiser χαρακτήρα.

Η Sprint 440 αναμένεται να χρησιμοποιεί τον μονοκύλινδρο, αερόψυκτο και ελαιόψυκτο κινητήρα των 440 κ.εκ. της X440, ο οποίος αποδίδει 27 ίππους και 38 Nm ροπής, σε συνδυασμό με εξατάχυτο κιβώτιο. Ενδέχεται φυσικά να υπάρξουν διαφοροποιήσεις στις ρυθμίσεις του κινητήρα.

Για την X440 αναφέρεται κατανάλωση περίπου 2,9 λίτρων ανά 100 χιλιόμετρα, στοιχείο που προς το παρόν δεν αποτελεί επίσημη τιμή για τη Sprint 440.

Η παρουσίαση της Sprint 440 αναμένεται προς τα τέλη του 2026, με την Ινδία να αποτελεί μία από τις βασικές αγορές στις οποίες στοχεύει η Harley-Davidson. Ορισμένα ινδικά μέσα τοποθετούν την κυκλοφορία της στον Δεκέμβριο του 2026, ενώ άλλα στις αρχές του 2027, χωρίς να έχει ανακοινωθεί ακόμη οριστική ημερομηνία.

Στην επίσημη ιστοσελίδα της Harley-Davidson για την περιοχή Ασίας-Ειρηνικού, το μοντέλο εμφανίζεται ήδη ως Sprint 440 του 2027, με προγραμματισμένη διάθεση στις Φιλιππίνες και στη Μαλαισία.

Παρότι η νέα μοτοσυκλέτα θα μπορούσε να ενδιαφέρει και το ευρωπαϊκό κοινό που αναζητά μια μικρότερη, πιο προσιτή Harley-Davidson, δεν υπάρχει μέχρι στιγμής ανακοίνωση για διάθεσή της στην Ευρώπη. Για μια τέτοια κυκλοφορία θα απαιτούνταν και η αντίστοιχη ευρωπαϊκή έγκριση τύπου.

Kawasaki KLE 500 2027 – Νέα έκδοση SE Smartride με αυτόματο συμπλέκτη

Στο «παιχνίδι» της μεγαλύτερης ευκολίας χρήσης – ή καλύτερα, μη χρήσης- του συμπλέκτη μπαίνει και η Kawasaki, εμπλουτίζοντας ίσως την εμπορικότερη μοτοσυκλέτα της με ένα σχετικό σύστημα.

Σε εν είδει κανόνα φαίνεται ότι εξελίσσεται η προσφορά τουλάχιστον ενός μοντέλου μοτοσυκλέτας, με αυτόματο έλεγχο του συμπλέκτη, πολλώ δε μάλλον στην εμπορικότατη κλάση των Adventure. Τώρα και η Kawasaki προσφέρει κάτι ανάλογο στην KLE 500 2027, το οποίο αναφέρει ως «smartride», προβαίνοντας στην σχετική ανακοίνωση πριν λίγες ώρες.

Σύμφωνα με την Kawasaki, μιλάμε για ένα φυγοκεντρικό σύστημα ελέγχου του συμπλέκτη, το οποίο καταργεί την ανάγκη χρήσης της μανέτας, αλλά όχι την ίδια την μανέτα. Όπως λέει η ίδια: «Με το Smartride, δεν απαιτείται πλέον ο χειρισμός της μανέτας του συμπλέκτη κατά την εκκίνηση από στάση ή κατά την ακινητοποίηση της μοτοσικλέτας. Το σύστημα είναι αμιγώς μηχανικό και δεν απαιτεί ηλεκτρονικά μέρη. Όπως συμβαίνει και με μια συμβατική μοτοσικλέτα με χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων, κατά την οδήγηση, ο αναβάτης μπορεί να αλλάζει ταχύτητες κανονικά, χρησιμοποιώντας τη μανέτα του συμπλέκτη και τον λεβιέ ταχυτήτων.» Άρα, ο αναβάτης μπορεί να χειρίζεται την μοτοσυκλέτα, σαν ημιαυτόματη.

Παράλληλα, για την KLE 500 SE Smartride 2027 η Kawasaki ανακοινώνει ελαστικά χωρίς αεροθάλαμο (Tubeless), ενώ η συγκεκριμένη έκδοση ανακοινώνεται σε έναν μόνο χρωματισμό, το λευκό Pearl Blizzard White. Όπως και με τις άλλες της εκδόσεις, και η KLE 500 SE Smartride μπορεί να φορέσει εργοστασιακό έξτρα εξοπλισμό, μέσω των εκδόσεων Edition – περισσότερες επί τούτου πληροφορίες μπορείτε να πάρετε από τους κατά τόπους αντιπροσώπους της Kawasaki.



Περισσότερα για την Kawasaki KLE 500 SE Smartride 2027 αναμένονται, όσον αφορά την διάθεση στην χώρα μας και την τιμή της.

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

Honda CMX500 Rebel / CMX1100 Rebel – Αναβαθμίσεις και νέα χρώματα

Το σύστημα E-Clutch φτάνει και στην μεσαία cruiser της Honda, μαζί με άλλες αλλαγές στα σημεία, ενώ νέα χρώματα στολίζουν την γκάμα των «επαναστατών».

Νέες χρωματικές επιλογές για τις δημοφιλείς Custom προτάσεις της Honda.
Οι οικογένειες CMX500 και CMX1100 Rebel δέχονται αναβαθμίσεις, ενώ διατηρούν τη σχεδίαση τους φρέσκια με νέα χρώματα

Η ιδιαίτερα δημοφιλής CMX500 αποκτά τεχνολογία E-Clutch για το 2027, ενισχύοντας ακόμη περισσότερο το τεχνολογικό της προφίλ.

Η νέα στρογγυλή οθόνη TFT υψηλής ανάλυσης 3,5” κάνει επίσης το ντεμπούτο της στην CMX500 Rebel 2027.

Δύο διαχρονικά δημοφιλή ονόματα της γκάμας της Honda – και τα δύο με έντονο χαρακτήρα και έμφυτη διάθεση για ανοιχτό δρόμο – αποκτούν ανανεωμένες χρωματικές επιλογές στο πλαίσιο της παρουσίασης των μοντέλων 2027 της Honda.





Από το 2017, η Honda CMX500 Rebel έχει αποκτήσει φανατικό κοινό σε ολόκληρη την Ευρώπη χάρη στο αβίαστα cool, cruiser στιλ της και τις σύγχρονες σχεδιαστικές λεπτομέρειες. Από το 2021, μάλιστα, αποτελεί κάθε χρόνο την custom μοτοσυκλέτα με τις υψηλότερες πωλήσεις στην Ευρώπη.

Το 2021 προστέθηκε στην οικογένεια η μεγαλύτερη και ισχυρότερη CMX1100 Rebel, με τις δύο μοτοσυκλέτες να εδραιώνουν τη θέση τους ως οι top custom επιλογές των Ευρωπαίων αναβατών. Συνολικά, έχουν πουληθεί περισσότερες από 67.000 μοτοσυκλέτες CMX στην Ευρώπη από όταν παρουσιάστηκε κάθε μοντέλο.

Για το 27YM, η CMX500 Rebel αποκτά μια σημαντική τεχνολογική αναβάθμιση με την εισαγωγή της τεχνολογίας Honda E-Clutch, προσφέροντας ακόμη μεγαλύτερη πρακτικότητα και άνεση στην καθημερινή χρήση, στην best-selling custom μοτοσυκλέτα της Ευρώπης.

Η CMX500 Rebel 27YM διαθέτει επίσης μια ολοκαίνουργια κυκλική οθόνη TFT 3,5” υψηλής ανάλυσης, καθώς και ανανεωμένη μονάδα χειριστηρίων, με πιο καλύτερη αίσθηση και σαφέστερη παρουσίαση των βασικών δεδομένων και πληροφοριών.

Η ανανεωμένη χρωματική γκάμα προσφέρει νέες επιλογές τόσο για την CMX500 Rebel όσο και για την CMX500 Rebel ‘S’.

Οι μεγαλύτερες εκδόσεις της οικογένειας, CMX1100 Rebel, CMX1100T Rebel και CMX1100SE Rebel, παραμένουν επίσης ιδιαίτερα δημοφιλείς στους Ευρωπαίους αναβάτες, έχοντας σημειώσει περισσότερες από 16.500 πωλήσεις τα τελευταία έξι χρόνια.

Η τριάδα των Rebel μεγάλου κυβισμού της Honda μοιράζεται τον δοκιμασμένο δικύλινδρο κινητήρα των 1.084 κ.εκ., ο οποίος πλέον προσφέρει περισσότερη ροπή στις χαμηλές και μεσαίες στροφές, καθώς και αυξημένη ισχύ. Η έκδοση με κιβώτιο διπλού συμπλέκτη (DCT) διαθέτει αναβαθμίσεις στη λειτουργία σε χαμηλές ταχύτητες, βελτιώνοντας ακόμη περισσότερο την ευχρηστία.

Στις υπόλοιπες αλλαγές περιλαμβάνονται μια πιο εργονομική θέση οδήγησης και νέα οθόνη TFT πέντε ιντσών με συνδεσιμότητα smartphone μέσω Honda RoadSync και θύρα USB-C.

Στα τεχνικά χαρακτηριστικά ξεχωρίζουν το ηλεκτρονικό γκάζι Throttle By Wire (TBW), τρία προκαθορισμένα προγράμματα

οδήγησης και δύο εξατομικευμένα προγράμματα USER, το Honda Selectable Torque Control (HSTC) τριών επιπέδων και το cruise control.

Οι νέες χρωματικές επιλογές για το 27YM διατηρούν τη φρέσκια και ταυτόχρονα κλασική εικόνα του Rebel.

Χρώματα 27YM

CMX500 Rebel
Η CMX500 Rebel 27YM θα διατίθεται στις ακόλουθες χρωματικές επιλογές:

- NEO: Mat Fresco Brown
- Mat Gunpowder Black Metallic

CMX500 Rebel 'S' Edition
Η CMX500 Rebel 'S' Edition 27YM θα διατίθεται στις ακόλουθες χρωματικές επιλογές:

- NEO: Candy Rosy Red
- Mat Gunpowder Black Metallic

CMX1100 Rebel
Η CMX1100 Rebel 27YM θα διατίθεται στις ακόλουθες χρωματικές επιλογές:

- NEO: Iridium Gray Metallic
- Mat Ballistic Black Metallic

CMX1100T Rebel
Η CMX1100T Rebel 27YM θα διατίθεται στην ακόλουθη χρωματική επιλογή:

- NEO: Mat Beta Silver Metallic

CMX1100SE Rebel
Η CMX1100SE Rebel 27YM θα διατίθεται στις ακόλουθες χρωματικές επιλογές:

- Pearl Deep Mud Gray
- Mat Ballistic Black Metallic





Ξεχώρισε στην πόλη με adventure χαρακτήρα.

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

Lambretta V-Special 125 Flex - Η σύγχρονη πλευρά ενός ιστορικού ονόματος

Η Lambretta επέστρεψε στη σύγχρονη εποχή με μοντέλα όπως το V-Special 125 Flex, ένα ρετρό scooter που κρατά ζωντανή τη σχεδιαστική ταυτότητα της μάρκας.

Η Lambretta είναι ένα από τα ονόματα που έχουν συνδεθεί όσο λίγα με την ιστορία των ευρωπαϊκών scooter. Με καταγωγή από το Μιλάνο και ιστορία που ξεκινά μεταπολεμικά από την οικογένεια Innocenti, η μάρκα επέστρεψε δυναμικά στη σύγχρονη αγορά το 2017, όταν, με αφορμή και τη συμπλήρωση 70 ετών από τη γέννησή της, παρουσίασε τη νέα σειρά V-Special. Σήμερα η Lambretta αποτελεί μέρος του Innocenti Group, ενώ τα εμπορικά σήματα Lambretta και Lambro ανήκουν στην Innocenti S.A.

Η V-Special ήταν ουσιαστικά το μοντέλο με το οποίο ξεκίνησε η σύγχρονη εποχή της Lambretta. Σχεδιάστηκε από την αρχή και κυκλοφόρησε σε διαφορετικούς κυβισμούς,





με κοινή βασική κατασκευή. Έκτοτε η φιλοσοφία της έχει παραμείνει σε μεγάλο βαθμό ίδια, με τις τεχνικές αλλαγές να περιορίζονται κυρίως στις απαραίτητες προσαρμογές στις νεότερες προδιαγραφές εκπομπών.

Η Lambretta V-Special 125 Flex διατηρεί την εκτεταμένη χρήση ατσαλιού στην κατασκευή της. Βασίζεται σε σωληνωτή δομή με συγκολλημένα ατσάλινα τμήματα και ατσάλινη ποδιά, παραπέμποντας έτσι περισσότερο στη φιλοσοφία των κλασικών scooter.

Ο αερόψυκτος μονοκύλινδρος και διβάλβιδος κινητήρας προϊόν συνεργασίας με την SYM, αποδίδει 11,4 ίππους στις 8.500 σ.α.λ. και 9,2 Nm στις 7.000 σ.α.λ., με τη μετάδοση να γίνεται μέσω CVT και φυγοκεντρικού συμπλέκτη.

Η τελική ταχύτητα φτάνει τα 99 χλμ./ώρα, ενώ η κατανάλωση βρίσκεται στα 2,2 λίτρα/100 χλμ, σύμφωνα με την εταιρεία. Με ρεζερβουάρ χωρητικότητας 6,5 λίτρων, η θεωρητική αυτονομία μπορεί να αγγίξει περίπου τα 295 χιλιόμετρα. Ο κινητήρας δεν διεκδικεί δάφνες τεχνολογικής πολυπλοκότητας, όμως η απλή και δοκιμασμένη κατασκευή του συνοδεύεται από χαμηλές απαιτήσεις συντήρησης και καλή φήμη ως προς την αξιοπιστία.

Στις αναρτήσεις συναντάμε συμβατικό τηλεσκοπικό πιρούνι εμπρός και μονό αμορτισέρ πίσω με δυνατότητα ρύθμισης της προφόρτισης. Οι τροχοί είναι 12 ιντσών, με ελαστικά 110/70 εμπρός και 120/70 πίσω.

Υπάρχουν δισκόφρενα και στους δύο τροχούς, όμως το σύστημα πέδησης περιορίζεται σε CBS, χωρίς ABS ή σύστημα ελέγχου πρόσφυσης. Το βάρος των 134 κιλών είναι σχετικά υψηλό για τα δεδομένα ενός 125αριού scooter, κάτι που σχετίζεται και με τη στιβαρή ατσάλινη κατασκευή του.

Η V-Special 125 Flex διαθέτει αναλογικό-ψηφιακό πίνακα οργάνων, με μικρή LCD οθόνη και φωτισμό που μπορεί να αλλάξει μεταξύ επτά χρωμάτων, χωρίς όμως δυνατότητες συνδεσιμότητας. Υπάρχει επίσης πλήρης φωτισμός LED και θύρα USB στο ντουλαπάκι της ποδιάς.

Ο αποθηκευτικός χώρος κάτω από τη σέλα είναι περιορισμένος και μπορεί να δεχθεί μόνο jet κράνη, ενώ σχάρες εμπρός και πίσω προσφέρονται ως πρόσθετος εξοπλισμός.

Η V-Special 125 Flex έχει πλέον αρκετά χρόνια παρουσίας στην αγορά και η Lambretta J125, που θεωρείται η φυσική διάδοχός της, έχει ήδη κάνει την εμφάνισή της. Αυτό δημιουργεί ερωτήματα για το πόσο ακόμη θα παραμείνει η V-Special στην γκάμα.



Royal Enfield Classic 350 Signature White - Μια ιδιαίτερα κομψή έκδοση της ρετρό μοτοσυκλέτας

Η Royal Enfield Classic 350 αποκτά την κομψή Signature White Edition, με λευκή βαφή, καφέ λεπτομέρειες και τον γνωστό κινητήρα των 349 κ.εκ.

Η Royal Enfield Classic 350 είναι από εκείνες τις μοτοσυκλέτες που βασίζουν μεγάλο μέρος της γοητείας τους στην απλότητα και στη διαχρονική σχεδίαση. Η νέα Signature White Edition δεν επιχειρεί να αλλάξει αυτή τη συνταγή, αλλά να την αναδείξει ακόμη περισσότερο, με έναν ιδιαίτερα κομψό χρωματικό συνδυασμό που ταιριάζει απόλυτα στον χαρακτήρα της Classic.

Η νέα έκδοση παρουσιάστηκε αρχικά για την αγορά της Ινδίας και ξεχωρίζει από τη λευκή βαφή, τις καφέ λεπτομέρειες και το ιδιαίτερο διακοσμητικό στο ρεζερβουάρ. Την εικόνα συμπληρώνουν οι ακτινωτοί τροχοί και η σκουρόχρωμη μονή Touring σέλα, ενώ υπάρχει δυνατότητα προσθήκης θέσης για συνεπιβάτη.

Στην καρδιά της παραμένει ο γνωστός αερόψυκτος μονοκύλινδρος κινητήρας 349 κ.εκ. της σειράς J, ο οποίος αποδίδει 20,2 ίππους και 27 Nm ροπής και συνδυάζεται με κιβώτιο πέντε ταχυτήτων. Το ρεζερβουάρ έχει χωρητικότητα περίπου 13 λίτρων, με τη Royal Enfield να ανακοινώνει αυτονομία έως 400 χλμ. Εμπρός συναντάμε τηλεσκοπικό πιρούνι και τροχό 19 ιντσών, πίσω δύο αμορτισέρ και τροχό 18 ιντσών, ενώ υπάρχουν δισκόφρενα και στους δύο τροχούς με δικάναλο ABS.

Ο εξοπλισμός περιλαμβάνει επίσης Tripper Pod με πλοήγηση Turn-by-Turn, θύρα USB-C, ρυθμιζόμενες μανέτες φρένου και συμπλέκτη και υποβοηθούμενο συμπλέκτη ολίσθησης, στοιχεία που συναντάμε και στις υπόλοιπες εκδόσεις της Classic 350.

Στην Ινδία, η Classic 350 Signature White κοστίζει 224.275 ρουπίες, περίπου 2.500 ευρώ με απλή μετατροπή νομίσματος, χωρίς τα πρόσθετα έξοδα.

Προς το παρόν η συγκεκριμένη έκδοση δεν έχει ανακοινωθεί για την ευρωπαϊκή αγορά.




Η ΝΕΑ TIGER SPORT 660
THE ULTIMATE MIDDLEWEIGHT ALL-ROUNDER.
TIGER SPORT 660
ΝΕΑ TIGER SPORT 660. ΤΩΡΑ ΜΕ 95 PS!
Η Tiger Sport 660 συνδυάζει αριστοτεχνικά το μοναδικό 3-κύλινδρο πλεονέκτημα με σημαντικά αναβαθμισμένη απόδοση. Διαθέτοντας πλέον Cornering ABS & Traction Control, 3 προγράμματα οδήγησης, Cruise Control καθώς και Triumph Shift Assist για εύκολες αλλαγές ταχυτήτων χωρίς τη χρήση συμπλέκτη, η Tiger Sport 660 υπόσχεται να σε οδηγήσει πέρα από τον ορίζοντα.
Κλείσε το test ride σου σήμερα.
@TriumphMotorcyclesGreece
@triumphgreece
TRIUMPH
FOR THE RIDE

Cyclone RT3E - Νέο μεσαίο ρετρό scooter που κοιτάζει προς την Ευρώπη

Το Cyclone RT3E είναι ένα ρετρό scooter 250 κ.εκ. με 24,5 ίππους, χαμηλή σέλα, δικάναλο ABS και τιμή περίπου 2.200 ευρώ στην Κίνα.

Η Cyclone συνεχίζει να διευρύνει την γκάμα της με μοντέλα που καλύπτουν διαφορετικές κατηγορίες, έχοντας παράλληλα ξεκινήσει τα πρώτα της βήματα στην ευρωπαϊκή αγορά. Ανάμεσα στις προτάσεις που διαθέτει ήδη στην Κίνα βρίσκεται και το RT3E, ένα μεσαίο scooter 250 κ.εκ. που ακολουθεί ρετρό σχεδιαστική φιλοσοφία, συνδυάζοντάς την με σύγχρονο κινητήρα και τον απαραίτητο εξοπλισμό για καθημερινή χρήση.

Το RT3E δεν αποτελεί ολοκαίνουργια παρουσία, καθώς παρουσιάστηκε επίσημα τον Ιούνιο του 2024 και έκτοτε διατίθεται στην κινεζική αγορά. Η Cyclone αποτελεί μάρκα του Zongshen Industrial Group, ενώ την κατασκευή του συγκεκριμένου μοντέλου αναλαμβάνει η Chongqing Zongshen Motorcycle Industry Manufacturing Company.

Στην καρδιά του RT3E βρίσκεται ένας υγρόψυκτος μονοκύλινδρος κινητήρας 250 κ.εκ., με τέσσερις βαλβίδες και δύο επικεφαλής εκκεντροφόρους. Αποδίδει 24,5 ίππους (18 kW) στις 7.500 σ.α.λ., με τη μέγιστη ροπή να φτάνει τα 24,5 Nm στις 6.500 σ.α.λ.



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

Η μετάδοση είναι φυσικά αυτόματη, μέσω CVT και φυγοκεντρικού συμπλέκτη, διατηρώντας τον εύχρηστο χαρακτήρα που περιμένει κανείς από ένα scooter προσανατολισμένο στην αστική μετακίνηση.

Η Cyclone δεν δίνει επίσημη τιμή κατανάλωσης. Το ρεζερβουάρ, πάντως, έχει αρκετά μεγάλη χωρητικότητα για την κατηγορία, φτάνοντας τα 13 λίτρα, στοιχείο που δημιουργεί τις προϋποθέσεις για αξιόλογη αυτονομία.



Η κατασκευή του RT3E αποτελείται απο ατσάλινο σωληνωτό πλαίσιο και πλαστικά μέρη. Εμπρός χρησιμοποιείται συμβατικό τηλεσκοπικό πιρούνι, ενώ πίσω συναντάμε δύο αμορτισέρ.

Οι τροχοί είναι 12 ιντσών και στα δύο άκρα, με ελαστικό 120/70-12 εμπρός και 130/70-12 πίσω. Το σύστημα πέδησης αποτελείται από έναν δίσκο σε κάθε τροχό και συνοδεύεται από δικάναλο ABS στον βασικό εξοπλισμό. Το μεταξόνιο των 1.410 χλστ. διατηρεί τις διαστάσεις σχετικά μαζεμένες, με στόχο την ευελιξία μέσα στην πόλη.

Διαθέτει επίσης χαμηλό ύψος σέλας στα 750χλστ και σε συνδυασμό με το βάρος στα 162 κιλά γεμάτο πληρεί τις προϋποθέσεις για ένα προσιτό και διαχειρίσιμο scooter ακόμα και για μετρίου αναστήματος αναβάτες.



Το ρεζερβουάρ έχει τοποθετηθεί κάτω από το επίπεδο πάτωμα, συμβάλλοντας στη διατήρηση χαμηλότερου κέντρου βάρους, ενώ η σέλα είναι αρκετά μεγάλη για αναβάτη και συνεπιβάτη.

Ο εξοπλισμός του RT3E περιλαμβάνει πλήρη φωτισμό LED, keyless σύστημα εκκίνησης, μεγάλη LCD οθόνη και φωτιζόμενους διακόπτες στο τιμόνι.

Ένα από τα πιο ενδιαφέροντα στοιχεία του RT3E είναι αναμφίβολα η τιμή του. Στην Κίνα πωλείται έναντι 16.988 γουάν, περίπου 2.200 ευρώ με απλή μετατροπή νομίσματος. Το ποσό αυτό φυσικά δεν είναι ενδεικτικό μιας πιθανής ευρωπαϊκής τιμής, καθώς σε αυτή θα προστεθούν έξοδα μεταφοράς, εισαγωγής, έγκρισης τύπου και διανομής.

Η ευρωπαϊκή διάθεση του RT3E δεν έχει ακόμη ανακοινωθεί. Αν τελικά πάρει τον δρόμο για την Ευρώπη, η τιμή, η έγκριση τύπου, το δίκτυο αντιπροσώπων και η υποστήριξη σε ανταλλακτικά θα είναι οι παράγοντες που θα καθορίσουν την εμπορική του πορεία.



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

Kymco Xtera 350 - Αλλαγή σκηνικού και ορίζοντα

Η αγορά των crossover scooter αναπτύσσεται ραγδαία και η Kymco ανταποκρίνεται σε αυτή την τάση με ένα μοντέλο που είναι κάτι πολύ περισσότερο από ένα απλό scooter.

Σύνθημα του νέου Xtera 350 είναι το “ανακαλύπτοντας τη χαρά της απεριόριστης οδήγησης” και για το λόγο αυτό είναι κατασκευασμένο και εξοπλισμένο για να καλύπτει κάθε ανάγκη, εντός και εκτός ασφάλτου. Στην ουσία πρόκειται για ένα μοντέλο που συνδυάζει δύο κατηγορίες, αυτές των Adventure και GT. Η πρόταση του εργοστασίου από το Ταϊβάν ξεχωρίζει με τον εξοπλισμό της, το σχεδιασμό, τον κινητήρα υψηλής απόδοσης και την κορυφαία τεχνολογία, χωρίς να θυσιάζει την πρακτικότητα, ένα απαραίτητο χαρακτηριστικό για ένα scooter που θα χρησιμοποιείται σε καθημερινή βάση. Πρόκειται για ένα πάνοπλο μοντέλο που εμπνέει εμπιστοσύνη στον αναβάτη να χαράξει πορεία και να φτάσει εκεί





που θέλει χωρίς να ανησυχεί για το τι θα συναντήσει στο διάβα του.

Σχεδιασμός και χαρακτηριστικά μεταξύ πρακτικότητας και περιπέτειας

Το XTera350 αντλεί έμπνευση από τον κόσμο των Adventure που είναι τόσο δημοφιλής αυτή τη στιγμή, με αναφορές στην κατηγορία των μοτοσυκλετών εκτός δρόμου, όπως οι προστατευτικές χούφτες, το τιμόνι τύπου μοτοσυκλέτας on/off, τα ελαστικά διπλής χρήσης και το ανάποδο πιρούνι με τα χρυσά καλάμια. Αυτό δεν σημαίνει ότι έπρεπε να θυσιαστεί η πρακτικότητα, όπως ο φωτιζόμενος χώρος αποθήκευσης 32 λίτρων κάτω από τη σέλα, αρκετά μεγάλος για να χωρέσει ένα κράνος full face, ή το διπλό ντουλαπάκι κάτω από την ποδιά με δίχτυ συγκράτησης για τα μικροαντικείμενα. Από τεχνολογικής άποψης, το Kymco XTera350 προσφέρει στάνταρ φωτισμό full LED με φώτα ημέρας DRL που χαρακτηρίζουν την αισθητική του και το καθιστούν εύκολα αναγνωρίσιμο στην κυκλοφορία, σύστημα ESS (ειδοποίηση σε φρενάρισμα πανικού), κάμερες καταγραφής μπροστά και πίσω, έγχρωμη οθόνη TFT 7 ιντσών με πλήρη πληροφόρηση, διπλές θύρες USB (A και C), σύστημα λειτουργίας χωρίς κλειδί, θερμαινόμενα γκριπ σε τρία επίπεδα, ηλεκτρικά ρυθμιζόμενη ζελατίνα φέρινγκ και σύστημα ελέγχου πρόσφυσης που μπορεί να απενεργοποιηθεί όταν είναι απαραίτητο.

Κινητήρας και πλαίσιο

Η καρδιά του νέου XTera350 είναι ένας μονοκύλινδρος κινητήρας SOHC 321cc με 4 βαλβίδες και υγρόψυξη, ο γνωστός δηλαδή αλεξίσφαιρος G5 SC των Downtown 350 και DTX 360. Η ισχύς του είναι 28,6Hp στις 7.500rpm, με τη μέγιστη ροπή των 29,3Nm να αποδίδεται στις 5.750. Η δομή του νέου XTera350 σχεδιάστηκε για να εξασφαλίζει ακρίβεια και σταθερότητα σε όλες τις συνθήκες οδήγησης, από τις αστικές μετακινήσεις μέχρι τις περιπέτειες εκτός δρόμου. Το πλαίσιο, κατασκευασμένο από ατσάλινους σωλήνες και ελάσματα, διαθέτει πιρούνι με άνω και κάτω πλάκες τιμονιού, όπως ακριβώς σε μια μοτοσυκλέτα, ενώ η πίσω ανάρτηση χρησιμοποιεί τον κινητήρα ως ψαλίδι, με τη λειτουργία του να ελέγχεται από δύο αμορτισέρ που διαθέτουν ρύθμιση προφόρτισης ελατηρίου. Η επιβράδυνση επιτυγχάνεται από ένα ζεύγος δισκόφρενων τύπου μαργαρίτα με δικάναλο ABS 10.3 της Bosch, με το μπροστινό να χαρακτηρίζεται από μια ακτινικά τοποθετημένη τριπίστονη δαγκάνα. Οι ελαφριές χυτές ζάντες αλουμινίου έχουν μέγεθος 15-14”, με ελαστικά 120/70-15 και 140/70-14.



Εργονομία και διαστάσεις
Το φαρδύ ρυθμιζόμενο τιμόνι τοποθετημένο κοντά στον κορμό του αναβάτη, σε συνδυασμό με τη σέλα στα 800mm από το έδαφος, επιτρέπει μέγιστο έλεγχο και εύκολη διαχείριση του βάρους των 175kg. Το μεταξόνιο των 1.550mm καθιστά το Xtera σταθερό στις υψηλές ταχύτητες, χωρίς να θυσιάζει την ευελιξία, ενώ ιδιαίτερα χρήσιμη για οδήγηση στην κυκλοφορία είναι η παρεχόμενη μικρή ακτίνα στροφής. Το XTera350 είναι ένα φιλόξενο και άνετο scooter, με τον συνεπιβάτη να έχει στη διάθεσή του μια ευρύχωρη σέλα, αναδιπλούμενα μαρσπιέ και χειρολαβές ενσωματωμένες στη σχάρα αποσκευών.

Βασικός εξοπλισμός Xtera 350
- Σύστημα ελέγχου πρόσφυσης που απενεργοποείται
- Ηλεκτρικά ρυθμιζόμενη ζελατίνα
- Κάμερες καταγραφής πορείας εμπρός και πίσω
- Οθόνη TFT 7 ιντσών
- Φωτισμός full-LED
- Προβολέας με φώτα ημέρας (DRL)
- Θερμαινόμενα γκριπ σε τρία στάδια
- Δύο θύρες USB (A-C)
- Σύστημα λειτουργίας χωρίς κλειδί (keyless)
- Φωτιζόμενος αποθηκευτικός χώρος
- Ζάντες αλουμινίου
- Πλαϊνό και κεντρικό σταντ
- Σχάρα αποσκευών

Είναι εδώ
Το νέο Kymco Xtera 350 βρίσκεται ήδη στα καταστήματα και είναι διαθέσιμο σε δύο χρώματα, Pine Green και Diesel Black. Η τιμή του έχει καθοριστεί στα 5.395€, καλύπτεται από διετή εγγύηση χωρίς περιορισμό χιλιομέτρων και μπορείτε να το αποκτήσετε εύκολα με αποπληρωμή σε 12-72 δόσεις με τραπεζική χρηματοδότηση.

Περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να δείτε στην ιστοσελίδα του μοντέλου **εδώ**.





ΑΠΟΛΥΤΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ, ΑΚΟΜΑ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΠΙΟ ΑΚΡΑΙΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

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

Triumph Bonneville T40, T40 Black 2027 – Παρουσίαση με ισχυρή ταυτότητα

Την ευκαιρία να «νιώσουν την αυθεντική εμπειρία Bonneville» επιδιώκει να προσφέρει η Triumph, με τις νέες T40 και T40 Black που αποκαλύπτονται πλήρως σήμερα.

Η Triumph αποκάλυψε πλήρως την νέα Bonneville T40 2027, μαζί με την εκδοχή της T40 Black. Βασισμένη στις κλασικές γραμμές της Triumph αλλά και σε κλασικό «στήσιμο» μοτοσυκλέτας, με πίσω ανάρτηση δύο αμορτισέρ, ακτινωτούς τροχούς αλλά και peashooter εξατμίσεις, φορώντας βέβαια τον μοντέρνο κινητήρα TR των 400 κυβικών, που έχουμε γνωρίσει ήδη και στα μικρότερα μοντέλα της μάρκας.

Στην σχεδίαση, η T40 βασίζεται στις γραμμές της δεκαετίας του 60, με χαρακτηριστικά Bonneville σημεία όπως το σχήμα του ρεζερβουάρ, το κυκλικό εμπρός φωτιστικό σώμα και το look του κινητήρα. Στην ίδια φιλοσοφία βασίζονται και οι χρωματικές επιλογές των μοντέλων.

Η Triumph ανακοινώνει μία νέα, ειδική για το Bonneville T40 ρύθμιση του κινητήρα, για αίσθηση άνετης οδήγησης και ισχυρή αίσθηση ροπής, ενώ τον αποδιδόμενο ήχο αναμένεται





να επηρεάζουν σημαντικά οι εξατμίσεις τύπου peashooter.

Όμως η Bonneville T40 δεν είναι μία «παλιά» μοτοσυκλέτα και, πάνω σε αυτό, θα φέρει μία TFT οθόνη ενδείξεων για όργανο, κυκλικού σχήματος, με δυνατότητα σύνδεσης με κινητό τηλέφωνο για πληθώρα δυνατοτήτων όπως πλοήγηση, μουσική κλπ., Cornering ABS και Cornering Traction Control (TCS) και 5 (!) χαρτογραφήσεις λειτουργίας/ισχύος.

Οι ακτινωτοί τροχοί της Bonneville T40 θα έχουν διάμετρο 18 και 17 ίντσες, εμπρός και πίσω αντίστοιχα, με στεφάνια αλουμινίου και ατσάλινες ακτίνες. Το εμπρός πιρούνι είναι συμβατικό, «κλασικό» τηλεσκοπικό, ταιριάζοντας και στην εμφάνιση με την ανάρτηση ζεύγους αμορτισέρ, πίσω. Για την διατήρηση του ρετρό look έχει γίνει εκτενής προσπάθεια τακτοποίησης και απόκρυψης καλωδιώσεων και σωληνώσεων, ενώ στην περίπτωση της T40 Black, έχουμε ξεχωριστό φινίρισμα κατά τόπους, για μία διαφορετική, πιο «σκούρα» προσέγγιση.

Ο κινητήρας, διαφορετικά «σεταρισμένος» για το Bonneville T40, ανακοινώνεται στην απόδοση των 32 ίππων/7.000 στροφές, με την μέγιστη ροπή στα 36 Nm/5.000 στροφές, υπό τον έλεγχο 3+2 χαρτογραφήσεων: Rain, Road και Eco, όπως και δύο παραμετροποιήσιμων από τον αναβάτη. Σύμφωνα μάλιστα με όσα ανακοινώνει η Triumph, τόσο η T40 όσο και η T40 Black θα φέρουν cruise control στον βασικό εξοπλισμό.

Το φρενάρισμα αναλαμβάνουν μία δαγκάνα 2 εμβόλων εμπρός και μία δαγκάνα ενός εμβόλου πίσω, με μεταλλικά σωληνάκια πίεσης στο κύκλωμα.

Στην θέση οδήγησης, ανακοινώνεται ένα χαμηλό ύψος σέλας στα 790 χιλιοστά, με το βάρος της μοτοσυκλέτας στα 191 κιλά έτοιμη για οδήγηση, ενώ θα διατεθεί στα εξτρά και χαμηλότερη σέλα, ύψους 770 χιλιοστών. Ένα κεντρικό σταντ, θα προσφέρεται στον βασικό εξοπλισμό.

Παράλληλα, η Bonneville T40 θα έχει διαστήματα σέρβις που φτάνουν έως και τα 16.000 χιλιόμετρα. Την περιμένουμε στους αντιπροσώπους, κατά την διάρκεια της άνοιξης του 2027.



KYMCO – Ετοιμάζει νέο τρίτροχο scooter

Μικρότερο από το CV3 και ανταγωνιστικό των Piaggio MP3 και Yamaha Tricity 300 – Τι αποκαλύπτουν όσα ξέρουμε ήδη.

Πριν από λίγες ώρες, αποκαλύφθηκαν σε ισπανόφωνα μέσα εικόνες από τρισδιάστατες απεικονίσεις προς κατοχύρωση, όψεις ενός νέου τρίροδου scooter από την KYMCO, με διαφορετική προσέγγιση από το ήδη υπάρχον CV3. Η κυριότερη διαφορά έγκειται στον κινητήρα, ο οποίος είναι πλήρως «σκουτερίσιος» και εδράζεται πίσω, μαζί με την ανάρτηση.

Ας τα πιάσουμε από την αρχή, με βάση όσα ξέρουμε σήμερα. Το ήδη υπάρχον CV3 είναι ένα scooter βασισμένο στον δικύλινδρο κινητήρα των AK μοντέλων, τοποθετημένο στο κέντρο και τελική μετάδοση με ιμάντα. Το νέο μοντέλο που βλέπουμε εδώ, με την τοποθέτηση ενός κλασικού κινητήρα scooter στο πίσω μέρος, εμφανίζεται να έχει μέχρι και επίπεδο πάτωμα, προφανώς ως όφελος της τοποθέτησης του κινητήρα πίσω και όχι στο κέντρο. Η εμπρός ανάρτηση, εμφανίζεται να κάνει χρήση δύο υστερούντων βραχιόνων με αμορτισέρ σε καθέναν από τους εμπρός τροχούς – σαν την εμπρός ανάρτηση των Vespa, φανταστείτε. Φυσικά το σύστημα θα προβλέπει έναν τρόπο ώστε το scooter να παίρνει κλίση στις στροφές εν κινήσει, όπως και να μεταδίδονται οι χειρισμοί του τιμονιού, στους τροχούς – με ολόκληρη την ανάρτηση του υστερούντα βραχιόνα, προφανώς, να περιστρέφεται στους ελιγμούς.

Ο κινητήρας αυτού του νέου μοντέλου γνωστοποιείται ότι θα είναι μονοκύλινδρος, χωρίς όμως να ανακοινώνονται περισσότερα τεχνικά στοιχεία ακόμη. Η πίσω ανάρτηση, που θα εδράζεται πάνω του, φαίνεται ότι θα κάνει χρήση δύο αμορτισέρ – μία συμβατική μάλλον λύση, που θα χαμηλώνει και το κόστος, άρα και την τελική τιμή του μοντέλου.



Παρά το ότι υπάρχουν τα σχέδια για ένα τέτοιο project, προς το παρόν δεν οριστικοποιείται τίποτα, σε σχέση με το πότε θα δούμε ένα νέο μοντέλο, αδιαμφισβήτητα όμως σημαίνει ότι κάτι μαγειρεύεται εκεί στην Ταϊβάν. Εν αναμονή της EICMA 2026, για να δούμε τι μπορεί να δούμε.

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

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.

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%





Το AK 550 Premium έρχεται ασφαλέστερο όσο ποτέ!
Ενσωματώνει την τελευταία λέξη της τεχνολογίας καθώς είναι εξοπλισμένο με ηλεκτρονικά συστήματα που το κάνουν να διαφέρει από οτιδήποτε άλλο στον κόσμο των scooter! Αδρανειακή μονάδα μέτρησης, ηλεκτρονικό γκάζι, **Cornering ABS**, **Cruise Control**, **Traction Control**, **Riding Modes** και **σύστημα πολυμέσων Noodoe** είναι στοιχεία που κάνουν το **AK 550 Premium** μοναδικό!

FUCHS Silkolene SUPERIOR MOTORCYCLE OILS

TEST RIDE IT ΚΛΕΙΣΕ ΤΗ ΘΕΣΗ ΣΟΥ ΤΩΡΑ!

ΓΝΩΡΙΣΕ ΤΟ MULTIMEDIA SYSTEM noodoe

Βρυούλων 56, Ν. Φιλαδέλφεια | info@kymco.gr | 210 2585991 | **www.kymco.gr**

MOTOTREND

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.




KTM
DUCATI
BAJAJ
PADDOCK 512
Μοτοσυκλέτες – σέρβις – ανταλλακτικά – αξεσουάρ
Λ. Μεσογείων 512-514, Αγία Παρασκευή, Αθήνα

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.

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


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

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.

	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

AXOR PRESENTS

X cross

WHALE



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

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.

	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



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

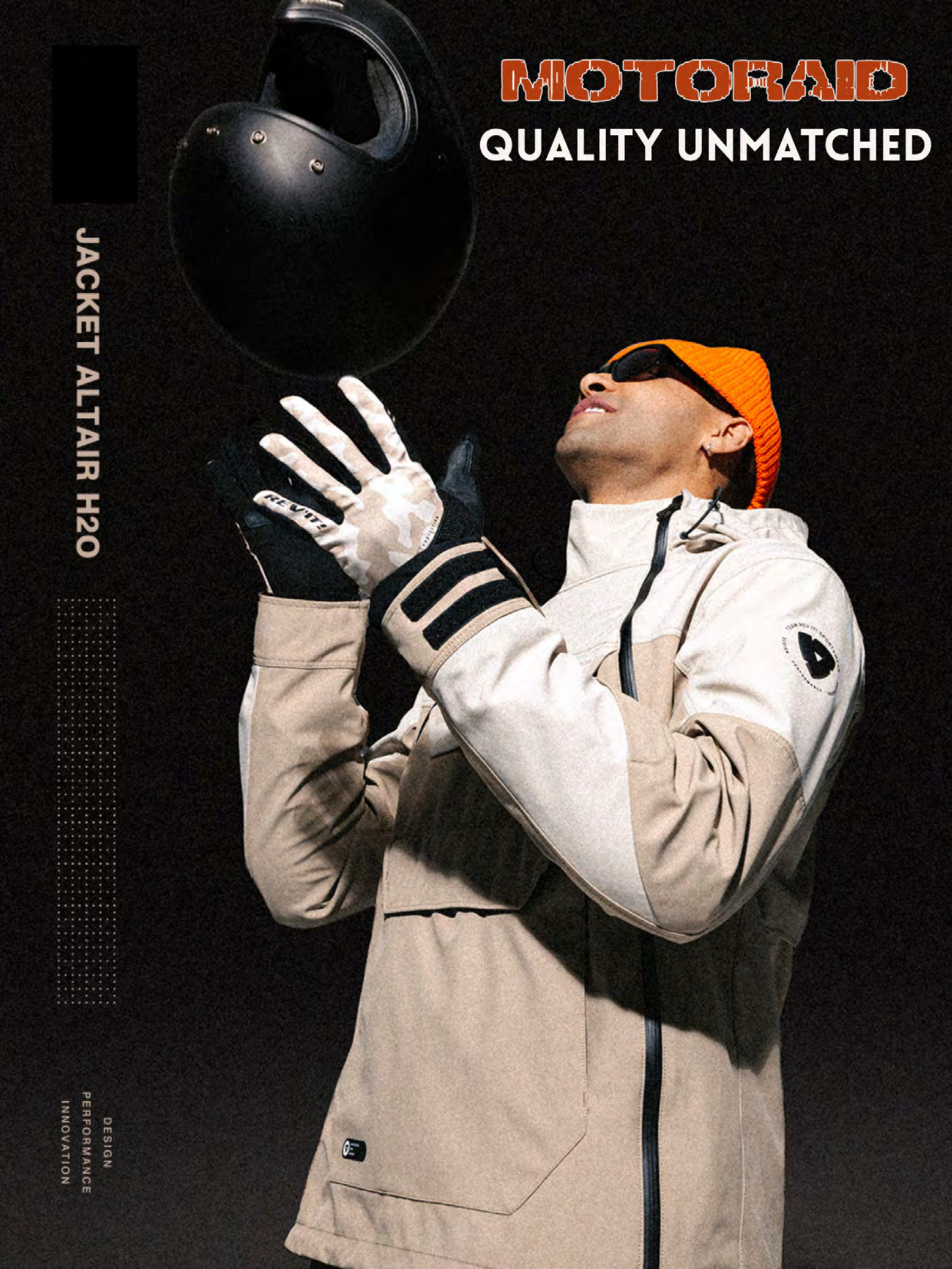
Μοτοσυκλέτες - Top 15 μοντέλων

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.

	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

MOTORAID

QUALITY UNMATCHED



JACKET ALTAIR H2O

DESIGN
PERFORMANCE
INNOVATION

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.

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



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

ΑΛΒΑΝΙΑ

Η Αλβανία τα τελευταία χρόνια έχει γνωρίσει μεγάλη ανάπτυξη όσο αφορά την offroad περιπέτεια καθώς στα βουνά της υπάρχουν διαδρομές που θα μπορούσαμε να πούμε παραμένουν ανεξερεύνητες ενώ υπάρχουν και πολλά φαράγγια που μπορεί κανείς να επισκεφτεί.

Του Βασίλη Κωστάκου


CFMOTO
450
AFAM
ÖHLINS
brembo
AKRAPOVIC
CFMOTO
AFAM
CFMOTO
brembo
CFMOTO

CITY TRIP / Αλβανία με CFMOTO 450MT

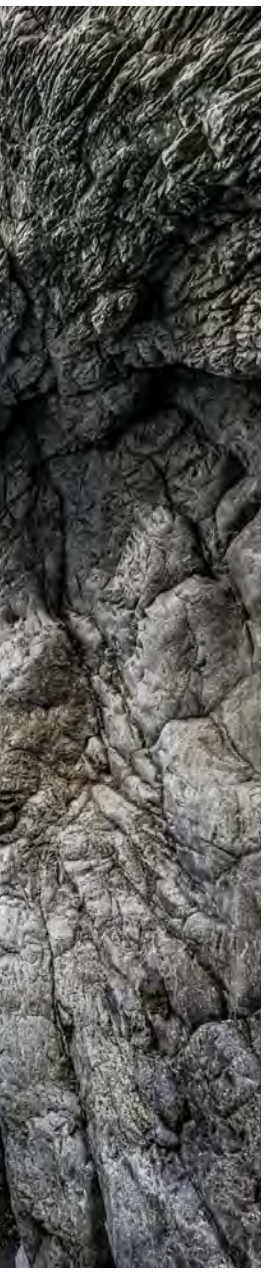












Το πιο εντυπωσιακό φαράγγι της Αλβανίας είναι το Holte, βρίσκεται κοντά στην πόλη Gramsh, και είναι εύκολο στην πρόσβαση




AFAM
ÖHLINS
brembo
CFMOTO



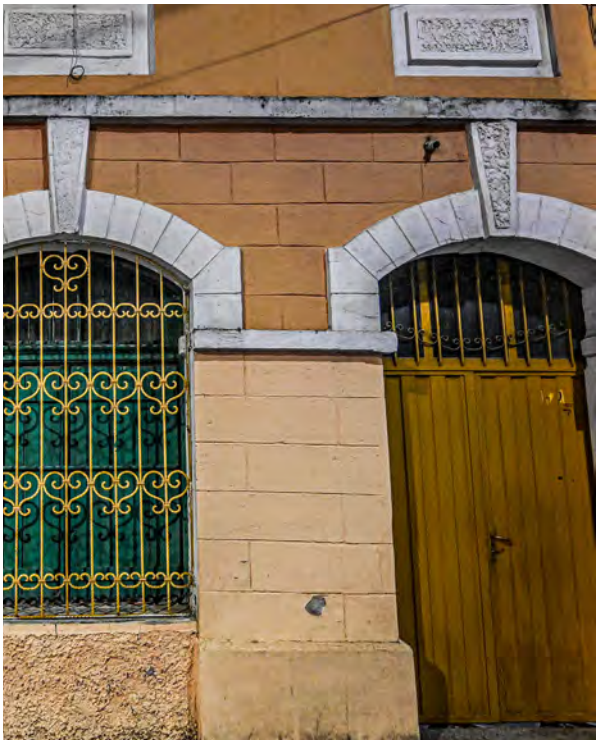


Ένα ακόμα αξιόλογο φαράγγι που μπορεί κανείς να επισκεφτεί είναι το φαράγγι Osumi, κοντά στην πόλη Corovode



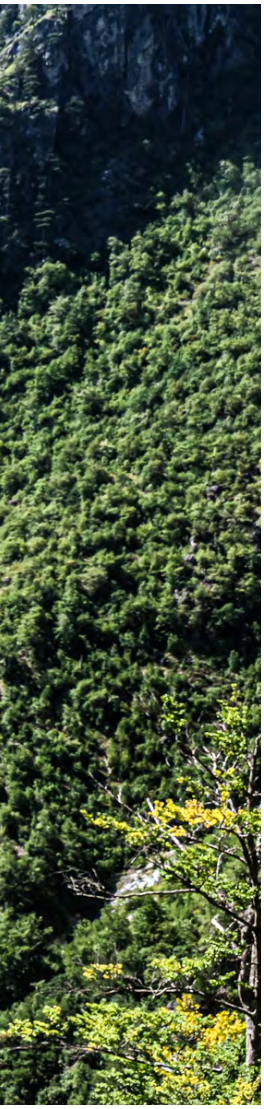
CITY TRIP / Αλβανία με CFMOTO 450MT



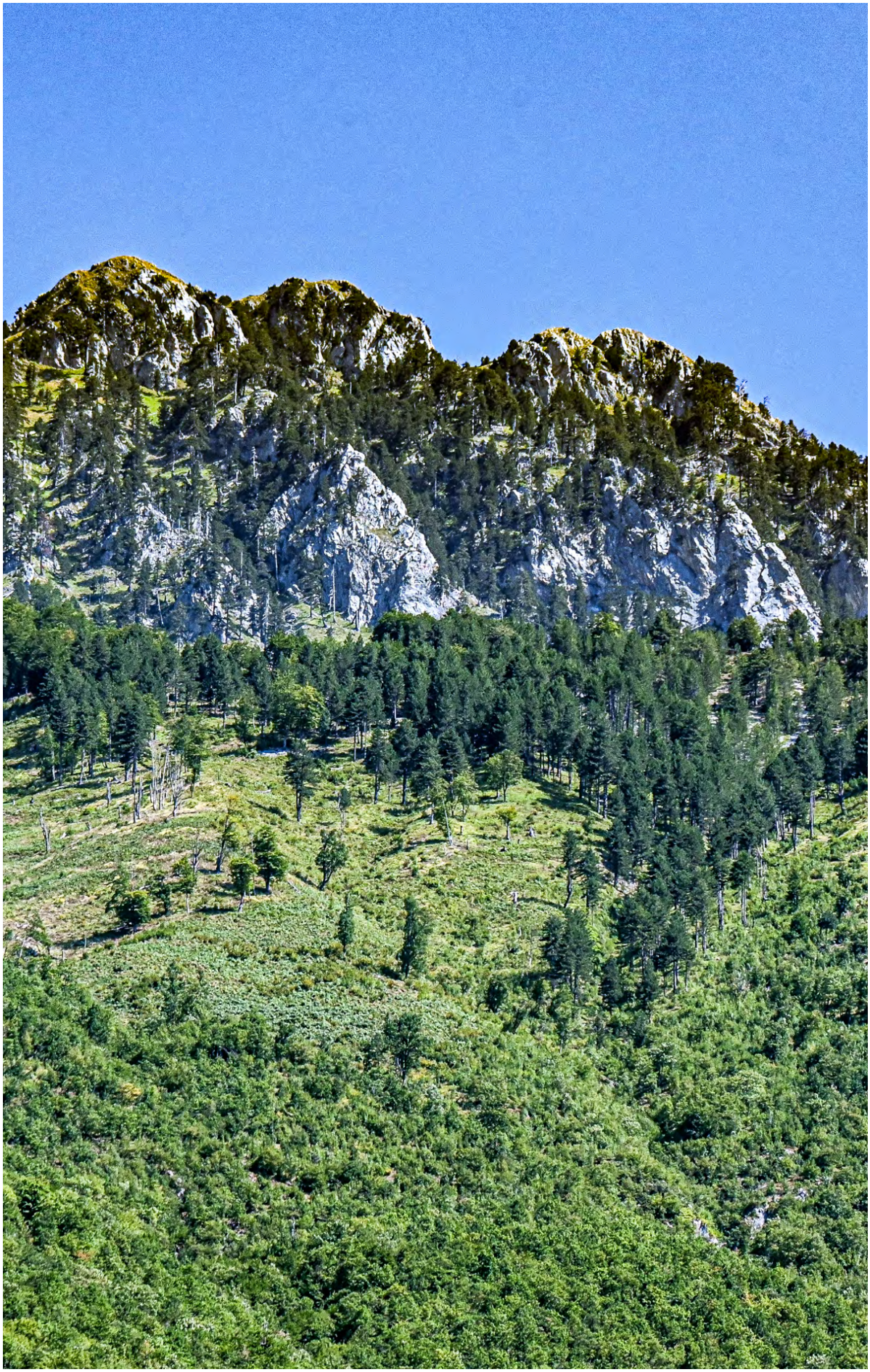













AFAM
ÖHLINS
brembo
CFMOTO


CASTOR927
GEAR OIL
FORK FLUID
530MX
PERFORMANCE
GUARANTEED
BY MAXIMA RACING OILS
MAXIMA RACING OILS
PROPLUS+
HIGH PERFORMANCE ENGINE OIL
4T 4-STROKE
SAE 10W-30
100% SYNTHETIC
ESTER FORMULA
API SN PLUS/ JASO MA2
33.8 FL. OZ. / 1 LITER
Κέρκυρας 25, Μαρούσι T: 210 97 13 436
www.maxima-oils.gr

ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ

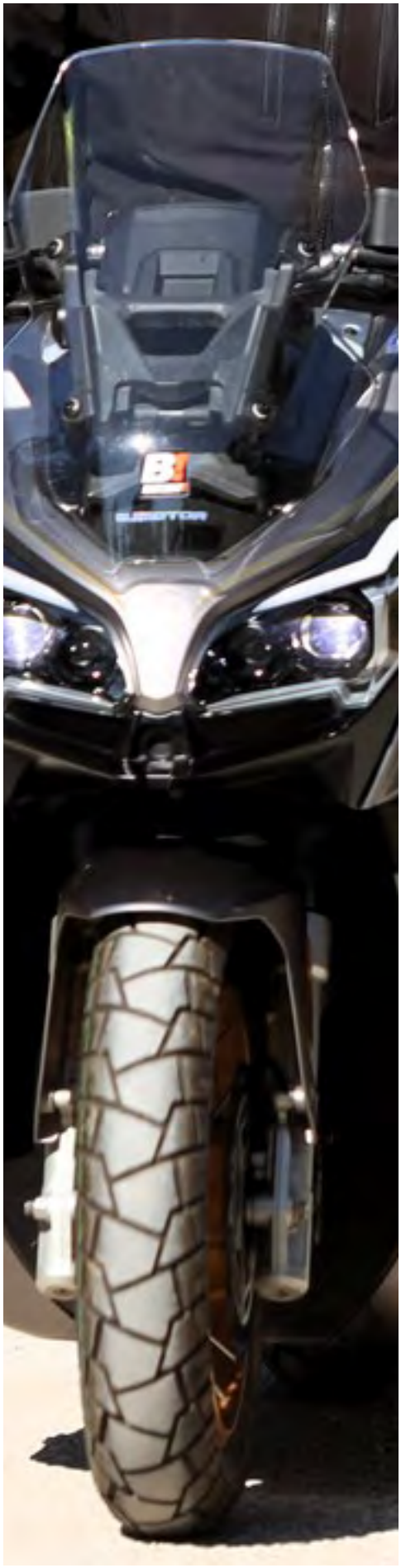
Πλουσιότατος εξοπλισμός και δυνατός κινητήρας συνθέτουν ένα ολοκληρωμένο και πρακτικότατο σκούτερ προδιαγραφών Α1 που επιπλέον προσφέρεται σε πολύ ανταγωνιστική τιμή



Δοκιμή: Σπύρος Τσαντήλας
Φωτογραφίες: Τάκης Μανιάτης


BIKE IT
BIKE IT

ΔΟΚΙΜΗ / QJMOTOR ATR 125 ABS/TCS



Στο σχετικά μικρό διάστημα αφότου η QJMOTOR έφτασε στη χώρα μας μέσω της Γκοργκόλης ΑΕ έχει αναπτύξει αισίως μια ευρεία γκάμα σκούτερ που ειδικά στα 125 κυβικά της Α1 κατηγορίας διπλωμάτων μετρά πληθώρα επιλογών.

Δίπλα στα CTR, LTM, LTS, SQ16 και MTX, η πιο πρόσφατη άφιξη αφορά το πιο περιπετειώδες άκρο των ATR 125 με adventure σχεδίαση και τρεις εκδόσεις που διαφέρουν στον εξοπλισμό τους: το βασικό ATR 125, το ATR 125 Off-Road Top Box - που δοκιμάζουμε εδώ - με ακτινωτές tubeless ζάντες και πλαστική βαλίτσα (top case) της γνωστής Shad και το κορυφαίο ATR 125 Off-Road Upside Down & Aluminum Case που προσθέτει ανεστραμμένο πιρούνι και αλουμινένια βαλίτσα στο βασικό του πακέτο.

Κοινός τόπος στην οικογένεια αυτή είναι η πλουσιότατος εξοπλισμός με μια λίστα που θα κάνει πολλούς ανταγωνιστές να ζηλέψουν προσφέροντας ένα επίπεδο πολυτέλειας και πρακτικτότητας που δε συναντάμε συχνά στην κατηγορία αυτή, στην οποία συνήθως πρώτος γνώμονας είναι η προσιτή τιμή. Κόντρα στην παραπάνω λογική ωστόσο, η QJMOTOR καταφέρνει να συνδυάσει τον εξοπλιστικό πλούτο με μια ανταγωνιστικότατη τιμή.

Ας δούμε λοιπόν σε τι μεταφράζεται αυτός ο “πλούτος”.
Το ATR 125 βασίζεται σε έναν υγρόψυκτο μονοκύλινδρο κινητήρα 125cc με ονομαστική απόδοση στο άνω όριο της Α1, 15 hp, και επιπλέον συνοδεύεται από τον χαρακτηρισμό “Hybrid”. Η αιτία αυτού είναι η χρήση της έξυπνης γεννήτριας του ATR για να συνεισφέρει στην επιτάχυνση, εξ ου και η “υβριδική” περιγραφή αφού συνδυάζει βενζίνη και ηλεκτρική ενέργεια.

Στη συνέχεια έχουμε μια πολύ γεμάτη λίστα στάνταρ εξοπλισμού:

- δικάναλο ABS
- traction control με δυνατότητα απενεργοποίησης (μέσω μενού στην οθόνη)
- ακτινωτές ζάντες με χρυσή ανοδίωση που δέχονται λάστιχα tubeless (χωρίς αεροθάλαμο)
- keyless χειρισμός κεντρικού διακόπτη, σέλας και τάπας καυσίμου
- οθόνη έγχρωμη TFT με συνδεσιμότητα Bluetooth που,


2.9L/100km
78°C
12.4V
15:13
Mode P0
0
km/h
TRIP1
93.0 km
F
E
C
H


BIKER

εκτός των συνηθισμένων, επιτρέπει και mirroring του κινητού τηλεφώνου σε αυτήν
- μεταλλικά σωληνάκια φρένων
- αισθητήρες πίεσης ελαστικών
- φωτιζόμενοι διακόπτες τιμονιού
- σύστημα start-stop που σβήνει τον κινητήρα μετά από 2-3 δευτερόλεπτα στο ρελαντί και τον επανεκκινεί αυτόματα με το άνοιγμα του γκαζιού
- ρυθμιζόμενες μανέτες
- χειρόφρενο
- LED φωτιστικά σώματα
- δύο παροχές φόρτισης USB, τύπων A και C
- Automatic Brake Light (ABR) που αναβοσβήνει γρήγορα το πίσω φως για να προειδοποιεί τους επερχόμενους οδηγούς για απότομο φρενάρισμα
- ρυθμιζόμενος ανεμοθώρακας σε δύο θέσεις, χωρίς εργαλεία.



Πέραν αυτών έχουμε τα τυπικά εφόδια, όπως τον κεντρικό αποθηκευτικό χώρο κάτω από τη σέλα που δέχεται ένα ανοικτό κράνος (jet), καθώς και δύο ντουλαπάκια στην ποδιά με το δεξί να φιλοξενεί και τις δύο παροχές USB, ενώ το πάτωμα είναι επενδεδυμένο με αντιολισθητικά ελαστικά υλικά.

Κι αν οι παραπάνω χώροι δε σας εντυπωσιάζουν, η πλαστική κεντρική βαλίτσα Shad SH33 με χωρητικότητα 33 λίτρων φροντίζει να ολοκληρώσει τις ικανότητες μεταφοράς του σκούτερ, προσφέροντας έναν χώρο που μπορεί








SH33

να δεχτεί και full-face κράνος, χωρίς έξτρα κόστος αφού σε αυτήν την έκδοση περιλαμβάνεται στο βασικό πακέτο εξοπλισμού.

Στην πρώτη αυτή γνωριμία με το νέο ATR 125 ABS/TCS Off-Road Top Box η αρχή έχει ήδη γίνει με το δεξί χάρη στη χλιδή που αντικρίζεις ψαχουλεύοντας το κορμί του. Το οποίο δείχνει περιποιημένο, καλοδεμένο και ποιοτικό, ενώ και σχεδιαστικά το ATR 125 το βρίσκω όμορφο και καλοσχεδιασμένο.

Τα καλύτερα ωστόσο έρχονται όταν αρχίσει η οδήγηση. Θα ξεκινήσω από το πρώτο στοιχείο που μου τράβηξε ακαριαία την προσοχή: πολύ ροπάτος κινητήρας με εντυπωσιακή (για 125άρι σκούτερ) επιτάχυνση - λογικά πρέπει να είναι το hybrid σύστημα αυτό που χαρίζει την εξαιρετική επιτάχυνση στο ATR 125.

Πάει σφαίρα ως τα 80 km/h, ενώ διακρίνεται από καλή διάρκεια και ψηλά, καθώς χωρίς πολύ ζόρι βλέπεις 100 στο κοντέρ και αυτό συνεχίζει. Από κει και μετά η επιτάχυνση πέφτει αισθητά και με υπομονή είδα 110 στο κοντέρ του. Όπως βλέπετε και στις φωτογραφίες, μ' εμένα ως αναβάτη στη σέλα του οι συνθήκες εξαρχής ΔΕΝ ήταν ευνοϊκές, παρόλα αυτά κατάφερε να με εκπλήξει, κάτι που δε μου συμβαίνει καθόλου συχνά σε αυτά τα κυβικά.

Η δε μέση κατανάλωση που μέτρησα στη διάρκεια της δοκιμής στην Αθήνα έβγαλε τα ικανοποιητικότατα 2.9 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα.





Στα €3,145
QJMOTOR
ABS/TCS
Top Box
μια πληρέσ
αποτελεσμο
για την καθ
μετακίνηση μ
σχεδίαση κα
πρακτικότητ
πλουσιότατο π
δεν του λείπ



5 το νέο
ATR 125
Off-Road
συνιστά
στατη και
ιτική λύση
θημερινή
με όμορφη
αι άφθονη
τα σε ένα
πακέτο που
πει τίποτα



Η αίσθησή του στην οδήγηση σφραγίζεται από ευελιξία, κάτι που ευνοείται από το χαμηλό κέντρο βάρους του σκούτερ που έχει τόσο τον κινητήρα, όσο και το δοχείο καυσίμου, δηλαδή τα δύο βαρύτερα μέρη του τοποθετημένα χαμηλά στο ύψος των τροχών.

Παράλληλα ένα άλλοι στοιχείο που βρήκα εξαιρετικά βολικό στην καθημερινότητα της πόλης είναι το πολύ μεγάλο κόψιμο του τιμονιού του, διευκολύνοντας τις επιτόπιες μανούβρες ως σπουδαίο εφόδιο απόδρασης από το αστικό μποτιλιάρισμα.

Και μετά έρχονται τα φρένα, με ένα εντυπωσιακά ποιοτικό και δυνατό μπροστινό φρένο που λάμπει στην κατηγορία αυτή με δύναμη αλλά και πολύ ακριβή αίσθηση στο χέρι.

Συνολικά οι μέρες που πέρασα με το ATR 125 στην Αθήνα ανέδειξαν ένα σκούτερ εξαιρετικά πρακτικό και εύχρηστο που δε μασάει από μποτιλιαρίσματα, χώνεται παντού, δε φοβάται τις λακκούβες και καβαλά κράσπεδα εύκολα. Αυτά τα δύο τελευταία στοιχεία είναι απόρροια της adventure σχεδίασης, η οποία ακολουθεί και εδώ την κοινή λογική των αναλόγων σκούτερ.

Η QJMOTOR δεν αποκαλύπτει τις διαδρομές των αναρτήσεων του για να γνωρίζουμε αν έχουν το κάτι παραπάνω, πάντως κρίνοντας από την οδηγική εμπειρία μαζί του δε δείχνουν ιδιαίτερα ψηλές. Κινούμενο σε βατό χώμα πάντως το ATR 125 αποδεικνύεται εύκολο και προβλέψιμο.








HYBRID


BIKEIT
YOHE
BIKEIT



Δεν πρόκειται φυσικά για εντούρο, αλλά για να κινηθείς χαλαρά σε χωματόδρομους είναι μια χαρά, έχοντας στα προσόντα του τη δυνατότητα απενεργοποίησης του traction control κι ένα ζευγάρι λάστιχα CST με on-off χάραξη. Πέραν αυτών ωστόσο είναι προφανές πως, όπως και το 99% των σκούτερ αυτής της adventure λογικής, η έμφαση πέφτει στην εμφάνιση, κυρίως δείχνει παρά είναι φτιαγμένο για χωμάτινες περιπέτειες.

Στα €3,145 το νέο QJMOTOR ATR 125 ABS/TCS Off-Road Top Box συνιστά μια πληρέστατη και αποτελεσματική λύση για την καθημερινή μετακίνηση με όμορφη σχεδίαση και άφθονη πρακτικότητα σε ένα πλουσιότατο πακέτο που δεν του λείπει τίποτα.

Στη μορφή που δοκιμάζουμε σήμερα δείχνει ν' αξίζει τα €350 που ζητά παραπάνω από το βασικό μοντέλο της οικογένειας αυτής, τα οποία αντιστοιχούν στις ακτινωτές tubeless ζάντες με χρυσή ανοδίωση και την κεντρική βαλίτσα με τη σχάρα στην οποία στηρίζεται.

Αν θες το κάτι παραπάνω υπάρχει και η λίγο ακριβότερη έκδοση Upside Down & Aluminum Case που προσθέτει άλλο ένα κατοστάρικο στην τιμή αγοράς του.

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)



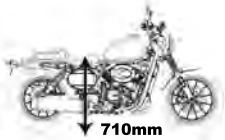


UpSideDown πιρούνι



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.

XC-ΑΙΡΕΤΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

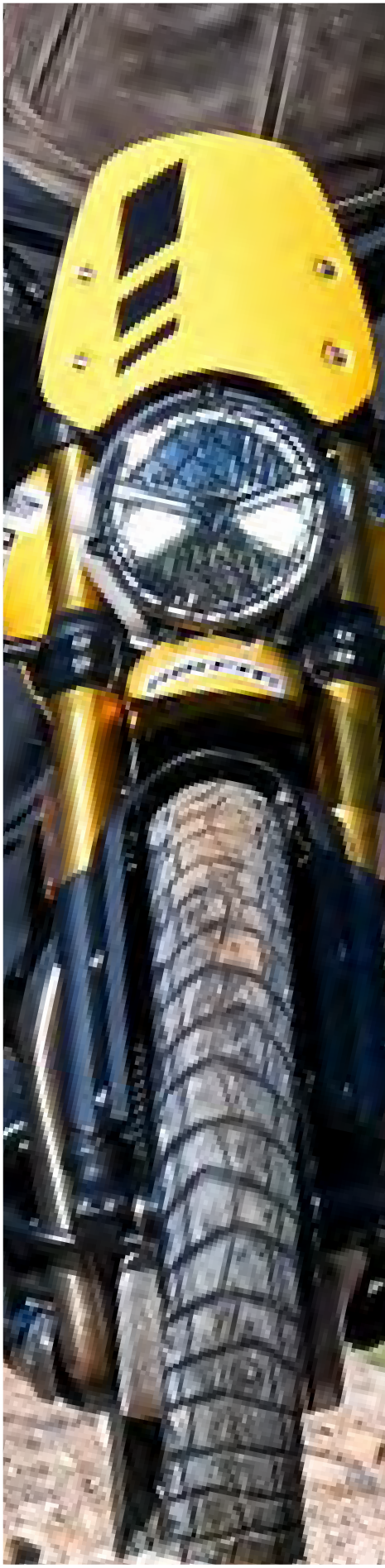
Ακόμα ομορφότερο, ακόμα πιο ποθητό, ακόμα καλύτερο στο σύνολο. Βασισμένο σε μία πλατφόρμα που έκανε βροντερή επιτυχία, το Scrambler 400 XC την πηγαίνει επιτυχώς ένα βήμα μπροστά, ακολουθώντας τις τάσεις στις οποίες «παίζεται το παιχνίδι».



Του Απόστολου Μιστιλόγλου
Φωτογραφίες: Βασίλης Κωστάκος


BIKERR

ΔΟΚΙΜΗ / Triumph Scrambler 400 XC



Τα καλά πράγματα φαίνονται, και πρέπει να λέγονται. Όταν είχα την τύχη να δοκιμάσω την Triumph Speed 400, δύο χρόνια πριν, ο τίτλος που επέλεξα για το κείμενο μου ήταν «'Αριστα, με την πρώτη;» Τόσο καλή εντύπωση πέτυχε η Speed 400, που τότε ήταν το πρώτο δείγμα της ολοκαίνουργιας ινδο-βρετανικής συνεργασίας. Τώρα η Triumph έκανε το επόμενο βήμα. Τροχοί με ακτίνες. Νέες λεπτομέρειες στην εμφάνιση. Και, εδώ, ένα από τα ωραιότερα χρώματα στην βιομηχανία. Γνωριστείτε, με την Scrambler 400 XC.

Ε-ντυ-πω-σι-α-κή!

Πόσο ακόμα να ομορφύνει; Πόσο; Η 400 XC είναι μία από τις πιο εντυπωσιακές μοτοσυκλέτες που πέρασαν από τα χέρια μου τον τελευταίο χρόνο. Κλασική ομορφιά – καλλίγραμμη, στρογγυλεμένη, με τις καμπύλες σε πρώτο πλάνο, με εξαιρετική έκφραση του ρετρό, στο οποίο η Triumph έχει ούτως ή άλλως πείρα δεκαετιών. Και επειδή τα «χωμάτινα» στοιχεία στην 400X δεν ήταν αρκετά, η 400 XC αναβαθμίζεται με ακτινωτούς tubeless τροχούς. Το χρώμα που βλέπετε εδώ, το Racing Yellow, χρεώνεται εξτρά – 125 ευρώ, όπως και το σκούρο γκρίζο Storm Grey.

Το Scrambler 400 XC τα πάει εξίσου καλά, στην ενδελεχή εξέταση στην λεπτομέρεια, το φινίρισμα αλλά και στην ποιότητα. Η κατασκευή του, όπως είναι γνωστό, γίνεται από την Bajaj στην Ινδία και η αισθητή ποιότητα του είναι τόσο καλή, που η Scrambler 400 XC θα μπορούσε να ισχυριστεί ότι είναι... «Proudly Made in India!» Διότι η περηφάνια, δεν έχει να κάνει με μία σημαία και ένα σήμα, αλλά με αποτελέσματα. Άξια συγχαρητηρίων η εικόνα στο κομμάτι αυτό, και αυτό είναι στοιχείο προστιθέμενης αξίας για όσους την αγοράσουν. Δίνει το δικαίωμα σε όσους αποφάσισαν να επενδύσουν σε αυτή, να αισθάνονται ότι τα λεφτά τους έπιασαν τόπο. Τα όχι και λίγα λεφτά, για να τα λέμε και όλα – το κρατάμε αυτό για επανεξέταση πιο κάτω.

Και φιλόξενη, και παιχνιδιάρα

Η θέση οδήγησης είναι πολύ καλά υπολογισμένη, τουλάχιστον για τα άτομα «μέσου όρου» ύψους, αλλά και με περιθώρια να φιλοξενήσει ψηλότερους/ες χωρίς πρόβλημα, χάρη στον χώρο για τα πόδια. Όπως μπορείτε να δείτε και στις φωτογραφίες, τα 175 εκατοστά της αφεντιάς μου φιλοξενούνται άνετα, μάλιστα τα πόδια μου τίθενται σε ορθές γωνίες και το σώμα μου πολύ ελαφρά προς τα εμπρός. Η τελική εντύπωση είναι «engaging» - σε εμπλέκει, σε κάνει κομμάτι της μοτοσυκλέτας. Τα γεωμετρικά

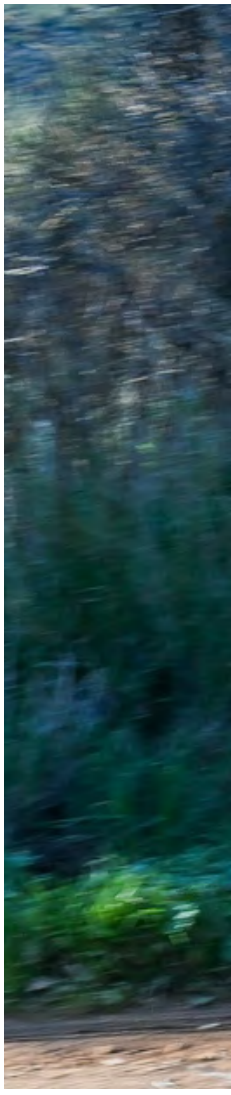

180 km/h
160
140
120
100
80
60
40
20
0
EN-OFF
SIDE STAND
PUSH
OFF


TRIUMPH
GR
MNB
753
TRIUMPH

και εργονομικά χαρακτηριστικά της 400 XC, είναι ίδια με αυτά της 400 X – ίδιο ύψος σέλας, πλάτος τιμονιού, ίχνος και γωνία κάστερ. Το ζύγισμα και ο μοχλοβραχίονας που προσφέρει το τιμόνι, την κάνουν αρκετά εύκολη τόσο στις στατικές/επιτόπιες μανούβρες, όσο και σε λεπτούς χειρισμούς κατά την οδήγηση. Μιλώντας για τα κιλά, είμαστε στα 186 με την μοτοσυκλέτα πλήρη υγρών, νούμερο όχι και τόσο χαμηλό, που επαφίεται βεβαίως και στην εκτεταμένη χρήση ατσαλιού και στην γενικότερη κατασκευαστική προσέγγιση. Το καταλαβαίνεις, ότι δεν έχεις να κάνεις με μία μοτό «κατηγορίας φτερού», που και αυτό από μόνο του είναι μία ρετρό αναφορά.



Μόλις ανέβεις στην Scrambler 400 XC, ενισχύεται η αίσθηση ότι έχεις μεγαλύτερη απόσταση από το έδαφος, από ότι πραγματικά έχεις. Η σέλα είναι μετρίως σκληρή, αλλά ακόμη και σε διαδρομές άνω των δύο ωρών, δεν κατάφερε να με κουράσει αρκετά, ώστε να κατέβω ή να επιδιώξω στάση. Αν το κάλυμμα της δεν γλιστρούσε λίγο παραπάνω από το ιδανικό, θα ήταν ακόμα καλύτερα. Εντός πόλης, δεν τίθεται θέμα άνεσης, ούτε και ευχρηστίας. Στα 835 χιλιοστά από το έδαφος, ένα άτομο «μέσης διάπλασης» βρίσκει σε κάθε περίπτωση έδαφος. Τα μαρσπιέ έχουν αφαιρούμενα ελαστικά πατάκια, βγάζοντας τα οποία αποκαλύπτεις οδόντωση – χρήσιμο για εκτός δρόμου εξερευνήσεις όταν θα λασπώσεις και η μπότα σου θα χρειάζεται κάτι «θετικό» για να πιαστεί.



Και για τον συνεπιβάτη, τα πράγματα δεν είναι άσχημα. Η πίσω σέλα, χωριστή σαν τμήμα αλλά ενιαίας αισθητικής, έχει τον ίδιο τύπο γεμίσματος και μπορεί να προσφέρει την ίδια άνεση, αλλά το κάλυμμα δίνει την ίδια εντύπωση ελαφράς ολισθηρότητας. Η ενιαία πίσω χειρολαβή υπάρχει μεν, δεν την λες και από τις μεγαλύτερες, δε. Τα πίσω μαρσπιέ όμως δεν είναι πολύ ψηλά τοποθετημένα, ήτοι δεν θα στριμώξουν το δεύτερο άτομο, ενώ ένα προστατευτικό στην εξάτμιση αποτρέπει στενές επαφές των υποδημάτων με το ζεστό τελικό.

Πολλά υποσχόμενη γνωριμία

Θα το βάλεις μπροστά και θα… αρχίσεις να αισθάνεσαι τον έρωτα. Ομολογώ ότι, όταν γνώρισα το TR μοτέρ στο Speed 400, περίμενα μία πιο «βαριά» και αργή λειτουργία, σαν σε παλαιότερους μονοκύλινδρους. Όμως η προσωπικότητα του τελικά με κέρδισε, για πολλούς λόγους. Ένας από αυτούς, το ότι στο ξερόγκαζο, νομίζεις ότι ανοίγεις έναν κινητήρα από κάποια enduro και όχι απαραίτητα ρετρό! Ευρύς και έντονος ήχος, περισσότερο με ξερά «σκασίματα» στο γκάζι, που θα μπορούσε να αποδοθεί και στον αυλό εξάτμισης με διάμετρο... μπουρί, που βγαίνει από την κεφαλή! Από το ξερόγκαζο όμως, παίρνεις τις πρώτες εντυπώσεις, ενός πολύ ζωηρού κινητήρα, με ένα εξίσου καλό σύστημα ηλεκτρονικού γκαζιού ride-by-wire να τον ελέγχει. Λάβαμε σχόλια αναγνωστών σχετικά με προβλήματα σβησιμάτων της μοτοσυκλέτας, εν στάσει ή εν κινήσει, ωστόσο εμείς, τουλάχιστον στο δοκιμαστικό τεμάχιο, δεν γίναμε μάρτυρες ούτε μίας περίπτωσης. Όπως και να έχει, όπου υπάρχει καπνός υπάρχει και φωτιά και τα σχόλια έχουν ήδη μεταφερθεί στην αντιπροσωπεία.




BIKE!!!



Η φιλικότητα της Scrambler 400 XC, ταιριάζει γάντι με τον διασκεδαστικό χαρακτήρα του κινητήρα. Είναι σαν δύο φίλοι που ο ένας συμπληρώνει τον άλλο. Και με την ύπαρξη του τρίτου – του αναβάτη-, η παρέα ολοκληρώνεται και περνάει καλά. Με το που κυλίσουν οι τροχοί της 400 XC στους δρόμους της πόλης, ο κινητήρας σε προκαλεί να τον «ανοίξεις» -και να απολαύσεις συναρπαστικές επιδόσεις. Ταυτόχρονα, όμως, αν παραμείνεις πιο συγκρατημένος, κινείσαι με ηπιότερους ρυθμούς και έχεις τον έλεγχο σε όλα τα επίπεδα. Η αίσθηση μετακίνησης με το 400 XC τείνει σαφώς περισσότερο προς το «fun to ride» και όχι προς μία εξεζητημένη ποιότητα κύλισης, και αυτό είναι πλήρως δικαιολογήσιμο.

Η όλη οδηγική συμπεριφορά, σου προσδίδουν μία σιγουριά και μία διάθεση οδήγησης που συναντάς σε μεγαλύτερα κατασκευάσματα «αναψυχής-ελεύθερου χρόνου». Εδώ, και με ευπρόσδεκτες πινελιές ευκολίας. Ο συμπλέκτης είναι εξαιρετικά μαλακός και εύχρηστος, ενώ οι ταχύτητες αλλάζουν γενικά απροβλημάτιστα. Η απόδοση ισχύος των 40 ίππων (36 στον τροχό) είναι χορταστική, αλλά όχι υπερβολική, ιδίως στο φάσμα κάτω από τις 5.000 -6.000 στροφές όπου την χαρακτηρίζεις και ήπια. Υπάρχει, ωστόσο, ένα αισθητό «σκαλοπάτι» απόδοσης, όταν ανεβάζεις τις στροφές πάνω από το προαναφερθέν φάσμα, που δεν είναι και ό,τι καλύτερο – πιθανότατα, απόρροια των αναγκών συμμόρφωσης με τις προδιαγραφές Euro 5+. Θα καλούσαμε την Triumph να επανεξετάσει την χαρτογράφηση στο μεταβατικό αυτό φάσμα, για να μιλάμε για πραγματική βελτίωση ενός μελανού σημείου.

Οι αναρτήσεις είναι αρκούντως καλά ρυθμισμένες και αρκετά ισορροπημένες, για τις απαιτητικές ανάγκες κίνησης εντός της μέσης ελληνικής πόλης. Η απορρόφηση των κακοτεχνιών γίνεται εν γένει καλά, με κάποιες νευρικότητες στις πολύ έντονες εγκάρσιες ανωμαλίες, κυρίως από το πιο σκληρό εμπρός πιρούνι – το οποίο όμως αποκτά σκοπό, όταν ανεβάσεις ρυθμούς. Το αμορτισέρ, μου άρεσε ως προς τον τρόπο λειτουργίας του καθώς είναι πρόθυμο να απορροφήσει «πολύ πράμα», ίσως να έδινα ένα κλικ παραπάνω στην προφόρτιση του ελατηρίου, για το εύρος χρήσεων του Scrambler 400 XC, όμως, οι ρυθμίσεις που έκανε η Triumph στις κατά τα άλλα «κλειστές», μη ρυθμίσιμες αναρτήσεις, είναι αξιόλογες.

Ο μονοκύλινδρος κινητήρας διατηρεί το επίπεδο κραδασμών του αρκετά χαμηλά, παρά την φύση του. Θα τους αισθανθείς περισσότερο, στο ψηλότερο φάσμα των στροφών του, αν και στην πόλη θα μείνεις ούτως ή άλλως έξω από αυτό, κατά κύριο λόγο. Αξίζει να αναφέρουμε ότι, το βράδυ, η απόδοση του φωτιστικού σώματος είναι αξιόλογη, αν

Όπως και ν
Scrambler 40
σαφώς, το κα
τα μοντέλα τ
του, λόγω το
κοινού που π
της εμφάνισ
της ποιότη



α έχει, το
00 XC είναι,
λύτερο από
της σειράς
ου εύρους
ροσελκύει,
ης του και
ητας του



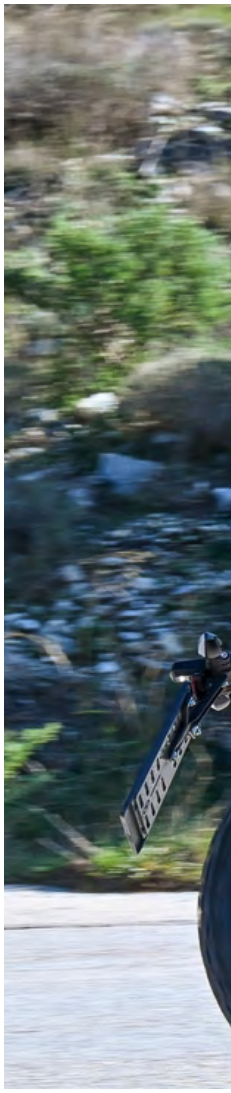
και το όμορφο προστατευτικό καγκελάκι, δημιουργεί μικρή σκίαση στην δέσμη.



Διδακτορικό στο Braap – Εντός και εκτός δρόμου

Όταν ζητήσεις περισσότερα θα ανακαλύψεις περισσότερα – και σίγουρα θα αγαπήσεις το Scrambler 400 XC παραπάνω. Παρά τά ένα-δυό σημεία του που θα θέλαμε βελτιωμένα, κατά την γνώμη μας, ένα εκ των οποίων η αίσθηση του εμπρός φρένου. Η 4πίστονη ακτινική της Bybre έχει μεγάλη επιβραδυντική δύναμη, σε κάθε περίπτωση επαρκή για το μοντέλο, όμως η αίσθηση στην μανέτα είναι ξύλινη και μέτρια. Το πίσω φρένο συμμετέχει ιδανικά προσφέροντας και αρκετά καλή αίσθηση αλλά και δυνατότητες παιχνιδιού με την ουρά, αν επιλέξεις το Off-Road ABS, που σταματά την επέμβαση στον πίσω τροχό. Απόλυτα απαραίτητο για χωμάτινες ανησυχίες και μπράβο στην Triumph, που το συμπεριέλαβε.

Στους πιο ζωηρούς ρυθμούς, νιώθεις ότι η Triumph έχει επιλέξει ένα συνολικά «κοντό» γρανάζωμα στην μετάδοση, στο οποίο οφείλεται και μέρος της ζωηρότητας του XC. Περισσότερο, θα το αισθανθείς κινούμενος σε συνθήκες εθνικής/αυτοκινητόδρομου, όπου το μοντέλο έχει τελική στα 160 χλμ/ώρα στο κοντέρ, ενώ κρατά ταχύτητες ταξιδιού (120-130) με το στροφόμετρο στις 8.000 στροφές και εκει γύρω. Και το αισθάνεσαι, με την εμφάνιση ενός επιπέδου υψίσυχνων κραδασμών, και το ακούς λίγο παραπάνω – δεν έχεις όμως πρόβλημα να διατηρήσεις την ταχύτητα που θες. Και επειδή ο κινητήρας είναι σαφώς πιο... χαρούμενος πάνω από τις 6-7.000 στροφές, εξηγείται και η κατανάλωση του που θα «παίξει» στο επίπεδο των 5 λίτρων στα 100 χιλιόμετρα. Παρόμοια τιμή, είχα λάβει και από το Speed 400, ο συνάδελφος Σπύρος την είχε ρίξει και κάτω από 4,5 λίτρα/100 χιλιόμετρα, σε κάθε περίπτωση, με το ρεζερβουάρ στα 13 λίτρα, κάνεις πάνω από 250 χιλιόμετρα με ένα γέμισμα.



Στον επαρχιακό, θα απολαύσεις την σπορ οδήγηση αν θέλεις, με το Scrambler να αντιμετωπίζει ικανότατα το στρίβειν χάρη και στην εργονομία του, αλλά και τις στιβαρές αναρτήσεις με πρωταγωνιστή το πιρούνι. Βάζεις με φόρα, ανοίγεις δυνατά στην έξοδο και το 400 XC είναι ξύπνιο, στην «τσίτα» και σε παρασέρνει στην απόλαυση, χωρίς να γίνεται πολύ αθλητικό λόγω και του 19άρη εμπρός τροχού.

Στο χώμα, το παιχνίδι συνεχίζεται αλλά και εντείνεται κατά τις ορέξεις σου. Πρώτο πράγμα: Βάζεις την Off-Road ρύθμιση και κλείνεις το Traction Control, απελευθερώνοντας την ολίσθηση του πίσω τροχού με φρένο η γκάζι. Όμως η Scrambler 400 XC δεν ολισθαίνει με το «καλημέρα σας»: Το στήσιμο της, τα ελαστικά της και ο τρόπος λειτουργίας των αναρτήσεων, εξασφαλίζουν γενναία πρόσφυση σε πολλές εκτός δρόμου συνθήκες. Πρέπει να προσπαθήσεις, για να «ξεκολλήσει», και αν! Για τους πιο αρχάριους, αυτό έχει σημασία κάνοντας την εμπειρία πιο ασφαλή και πιο εύκολη. Μπορείς να περάσεις από κομμάτια διαφόρων επιπέδων δυσκολίας, έχοντας πάντα στο μυαλό ότι οι διαδρομές των αναρτήσεων είναι στα 150 χιλιοστά, εμπρός και πίσω. Εννοείται ότι αν είσαι αρκετά πιο έμπειρος και απαιτητικός στο χώμα, θα φέρεις την XC στα όρια της πιο γρήγορα και μπορεί


ER 400 XC





να μην είναι καν η κατάλληλη για σένα. Δεν είναι κακό αυτό. Όμως, για κάποιον που ξεκινάει τώρα ή απλώς κάνει κάποιες διελεύσεις, η XC είναι και κατάλληλη και ικανή. Βοηθά ακόμα περισσότερο, το καλό ζύγισμα που ήδη συζητήσαμε, αλλά και τα ικανά φρένα.

Ούτως ή άλλως, η πεμπτουσία του Scrambler 400 XC είναι αλλού. Είναι μία κατ' εξοχήν μοτοσυκλέτα lifestyle, που θα την επιλέξεις κυρίως διότι σου αρέσει, διότι σε εκφράζει αυτή η ρετρό μόδα στις μοτό. Προς τιμήν της, όμως, δεν είναι μόνο «εφέ» και εμφάνιση. Είναι μία μοτοσυκλέτα που δεν υπόσχεται μόνο, αλλά κάνει. Αποφεύγει δε, να υποσχεθεί περισσότερα από όσα κάνει. Θα σε βάλει στο πνεύμα και στην Triumph άποψη και, πολύ πιθανόν, θα σε οδηγήσει να γνωρίσεις τα μοντέλα στα 900 και 1.200 κυβικά, για την επόμενη αγορά σου...

Το κάτι παραπάνω – σε όλα τα επίπεδα

Η πλατφόρμα ήταν εξαιρετική. Η πρώτη scrambler έκφραση της, μάλλον συγκρατημένη. Όχι όμως και η δεύτερη, αυτή που έχουμε μπροστά μας εδώ. Η Scrambler 400 XC είναι χωρίς καμία αμφιβολία, η πιο ενδιαφέρουσα μοτοσυκλέτα της σειράς 400 κυβικών της Triumph. Διατηρεί μία κορυφαία, τηρουμένων των αναλογιών, ποιότητα κατασκευής, όλα όσα επαινέσαμε εξαρχής όσον αφορά το μοτέρ και το στήσιμο της, ενώ ταυτόχρονα ομορφαίνει σε ακαταμάχητο βαθμό. Αναμφισβήτητα, είναι μία μεσαία μοτοσυκλέτα άξια προσοχής, με την οποία θα ζήσεις πολύ ωραίες στιγμές. Έτσι ίσως θα δικαιολογήσεις και τα 7.190 ευρώ τιμής, ολίγον «τσιμπημένα» μπορεί να αισθανθεί κανείς, μίας και η διαφορά τόσο από το Speed 400, όσο και το Scrambler 400X, είναι μετρήσιμη, ενώ κατά περιπτώσεις το Scrambler 400 XC είναι πιο ακριβό από άλλα δικύλινδρα μοντέλα παρόμοιου ύφους. Όμως το πού και πώς θα ξοδέψει κάποιος τους πόρους του, είναι ένα θέμα προσωπικό που δεν επιδέχεται απάντηση. Όπως και να έχει, το Scrambler 400 XC είναι, σαφώς, το καλύτερο από τα μοντέλα της σειράς του, λόγω του εύρους κοινού που προσελκύει, της εμφάνισης του και της ποιότητας του.

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

ΤΟ...ΔΙΚΑΝΟ ΤΩΝ CROSSOVER



Τα ADV Scooters μεσαίου κυβισμού είναι χωρίς καμία αμφιβολία, η πιο ανταγωνιστική κατηγορία στην αγορά. Αλλά η Voge αρνήθηκε να ακολουθήσει τον κανόνα του μονοκύλινδρου κινητήρα και εμφανίστηκε με... δίκανο, σε μονομαχία που όλοι οι αντίπαλοι κρατούν μονόκαννα όπλα. Και όπου κάννη, βάλτε κύλινδρο!

Του Απόστολου Μιστιλόγλου
Φωτογραφίες: Βασίλης Κωστάκος



Απίστευτο το πόσο έχει αγριέψει ο ανταγωνισμός στα μεσαία crossover scooters, τα οποία ουσιαστικά μονοπωλούν τις πωλήσεις και, κυριότερα, το ενδιαφέρον του κόσμου. Εύκολα θα έλεγες ότι έχουν βγει τα όπλα... και η Voge μέχρι τώρα δεν είχε εκπρόσωπο στην κατηγορία. Αποφάσισε όμως, να φέρει έναν – και να προσπαθήσει να ανεβάσει τον πήχη της κατηγορίας ως προς το μηχανολογικό υπόβαθρο και την απόδοση.







Μια ματιά στα... νουμεράκια

Η Voge επιδεικνύει ένα «2», εκεί που όλοι οι άλλοι έχουν «1»: Τον αριθμό κυλίνδρων του κινητήρα και, όπως θα δούμε παρακάτω, δεν μιλάμε για έναν απλό δικύλινδρο, αλλά για ένα πολύ ενδιαφέρον μοτέρ, που θα μπορούσε να κάνει καριέρα και σε άλλα μοντέλα. Έχει κυβισμό 398 πραγματικά κυβικά – λίγο πιο πίσω από τα 450 της ταυτότητας, δυστυχώς, μία τακτική που κοντεύει να γίνει πάγια (και δεν αφορά μόνο την Voge). Βλέπετε, αυτοί οι αριθμοί, στο marketing, πλέον δεν αντιπροσωπεύουν τα κυβικά – αλλά τα «σκαλιά» σε μία ανοδική κλίμακα, που σε οδηγεί στην αναζήτηση του διαρκώς ανώτερου, του «επόμενου». Anyway. Όπως βολεύεται ο καθένας!

Με 42,2 ίππους ισχύος, το Voge SR450X είναι το ισχυρότερο της κατηγορίας του, ενώ με το βάρος του στα 210 κιλά γεμάτο (βάσει της εταιρείας), δεν είναι το ελαφρύτερο, αλλά αυτό με την καλύτερη σχέση κιλών ανά ίππο. Και λίγες πράξεις μαθηματικών για επιβεβαίωση, μας λένε ότι αυτό ισχύει πράγματι!

Το ύψος σέλας; Ανακοινώνεται στα 795 χιλιοστά, στο επίπεδο της κατηγορίας του από το οποίο «ξεφεύγει» μόνο το SR GT 400, με την ελαφρώς ψηλότερη στα 820 mm σέλα του. Ο εμπρός τροχός έχει διάμετρο 17 ιντσών, σε κάθε περίπτωση συγκριτικό πλεονέκτημα σταθερότητας. Με λίγα λόγια, η Voge αρχικά επιχειρεί να σε κερδίσει και από τα τεχνικά. Για να δούμε όμως τι μας είπε και η πράξη.

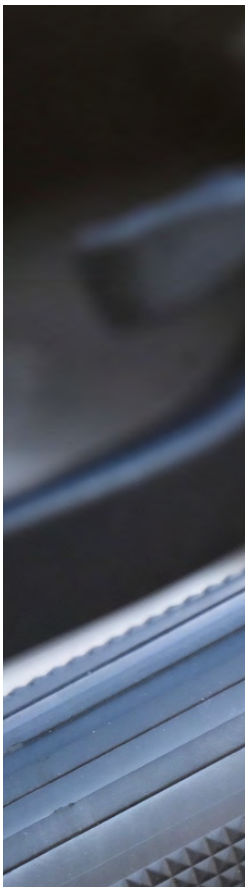
Αίσθηση GT Scooter

Όταν είχαμε δει για πρώτη φορά το SR450X στην έκθεση, αλλά και στην EICMA, έγινε πολύς λόγος για το πρώτο αισθητό επίπεδο «απτής ποιότητας». Το πρώτο μοντέλο δειγματισμού προφανώς δεν φτιάχτηκε για να οδηγηθεί και προφανώς, δεν φτιάχτηκε στο επίπεδο που περιμένει

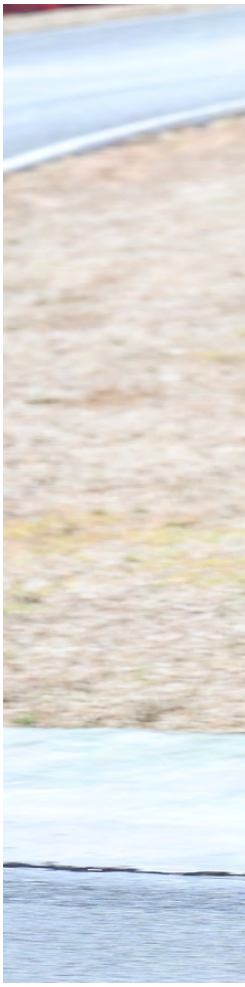

TCS
09:05
26°C
x1000r/min
ODO
632
km
TRIP A
632.9
km
km/h
NORMAL
1.9bar
2.1 bar


TWIN

δικαίως ο αναβάτης. Τα μοντέλα που οδηγήσαμε εμείς εχθές παρουσιάστηκαν σαφώς βελτιωμένα στο επίπεδο κατασκευής και φινιρίσματος. Το SR450X μας έδειξε εικόνα αντάξια της κατηγορίας του, με ελάχιστες παραφωνίες όπως ένα ζήτημα με τα επιπλέον αναδιπλούμενα μαρσπιέ, που ήταν λίγο κατώτερα των προσδοκιών μας. Μέχρι τον Σεπτέμβριο, που θα ξεκινήσουν οι παραδόσεις, θα μπορούσε και να έχει διορθωθεί.



Από την πρώτη ποιοτική εντύπωση, μέχρι την αίσθηση της σέλας και της εργονομίας θέσης οδήγησης, το SR450X βγάζει πιο πολύ έναν αέρα GT Scooter, όχι τόσο ADV – σαν να λέμε, ένα SUV. Στους «γκατζετάκηδες» θα αρέσει η εύκολα ρυθμιζόμενη ζελατίνα, ηλεκτρικά με ένα πλήκτρο χωρίς να ψάχνεσαι στα μενού, τα θερμαινόμενα γκριπ και σέλα, η θηριώδης οθόνη (που όμως σκοτείνιαζε λίγο αν την έπληττε άμεσα ο ήλιος) και οι κάμερες εμπρός-πίσω. Ο τύπος των χειριστηρίων και των πλήκτρων μας είναι γνώριμος από την Voge, αρκετά καλής ποιότητας και αίσθησης χρήσης. Στους πιο οδηγοκεντρικούς, θα αρέσει το μπροστινό σύστημα με δύο τιμονόπλακες και η δυνατότητα να ρυθμίσεις τις αναρτήσεις, και εμπρός και πίσω, και στα υδραυλικά. Το κάλυμμα της σέλας είχε εξαιρετική ποιοτική αίσθηση, το δε αφρώδες της είναι μαλακότερο από ότι βλέπουμε τελευταίως στην βιομηχανία. Στην σύντομη οδηγική επαφή, λίγα μπορείς να πεις για την σέλα, πέρα από αυτή την πρώτη εντύπωση, που δεν μας έδωσε λαβή για περαιτέρω παράπονα κατά την διάρκεια της μέρας.



Κινητήρας-δήλωση και ελαφριά αίσθηση παντού

Ο δικύλινδρος κινητήρας αναβαθμίζει την αίσθηση που παίρνεις από το μοντέλο, με το «καλημέρα σας». Ο ήχος είναι βαθύς, ήπια μηχανικός και μεταλλικός, ενώ άμεσα καταλαβαίνεις ότι έχει στροφαλοφόρο «τύπου TMAX», δηλαδή με παράλληλα κομβία. Τα πιστόνια στο εσωτερικό του κινητήρα ανεβοκατεβαίνουν μαζί, έτσι σε κάθε περιστροφή του στροφαλοφόρου έχεις έναν παλμό ισχύος και απόκριση «ραπτομηχανή» στο γκάζι. Παρα ταύτα όμως ο κινητήρας είναι ΠΟΛΥ ήσυχος. Εκπέμπει ελάχιστο επίπεδο θορύβου – άρα, δεν είναι μόνο η κάμερα μας, που τον κάνει να μην ακούγεται στα βίντεο που ήδη είδατε!

Ανεβαίνω στην σέλα και μπαίνω στην έξυπνης χάραξης, καλοστρωμένη διαδρομή της πίστας κάρτ των Αφιδνών. Άλλωστε, κατά κύριο λόγο, σε άσφαλτο θα κινηθεί το SR450X. Η πρώτη εντύπωση είναι η πολύ υψηλής ποιότητας κύλιση, όπως και η άμεση απόκριση του κινητήρα στο γκάζι, οποτεδήποτε. Η εργονομία της θέσης οδήγησης σου δίνει τον πλήρη έλεγχο με το σώμα σου σε φυσιολογικές γωνίες και η ελαφρότητα της αίσθησης που προσφέρει το SR450X στην αλλαγή κατεύθυνσης, είναι εκπληκτική.

Κάθεσαι «άρχοντας» χωρίς τα πόδια σου να κλείνουν ενοχλητικά (αν είσαι κοντά στα 1.75 ύψους μου), ενώ χώρος υπάρχει και στην ποδιά, και στην σέλα, για μικρορυθμίσεις τοποθέτησης. Το δε τιμόνι, μπορεί να ρυθμιστεί και σε ένα


ENT
TCS



βαθμό. Τα δύο ντουλαπάκια της ποδιάς ανοίγουν με ένα πλήκτρο το καθένα και το μέγεθος τους είναι αξιόλογο. Κάτω από την σέλα, υπάρχει πρόβλεψη και για τοποθέτηση δύο κρανών, αλλά τι κράνη ακριβώς μπορεί να χωρέσει και πώς, θα περιμένουμε να το δούμε στην αναλυτική δοκιμή.

Στις διαρκείς αλλαγές κατεύθυνσης και σε κάθε ρυθμό αυτών, κυρίαρχη είναι η αμεσότητα απόκρισης και η διαρκής αίσθηση πρόσφυσης. Σε επαρχιακές διαδρομές εκτός περιφράξεων, αυτό θα σημάνει σίγουρα ομαλή, απολαυστική οδήγηση, ακόμη και σε μεγαλύτερες ταχύτητες. Και εδώ, μία μικρή παρένθεση για τον κινητήρα. Η αθόρυβη και μεταξένια λειτουργία του, τον καθιστά στα μάτια μου τουλάχιστον, σοβαρό υποψήφιο για κάποιο μελλοντικό GT Scooter της Voge. Κάποια αναβάθμιση, ας πούμε, του SR4 ή ακόμη και κάποιο... SR5. Για αυτό επιμένω και ως προς την SUV αίσθηση: Δεν έχεις αυτές τις αισθητές, λιγότερο ή περισσότερο, «πιστονιές», που μερικές φορές σε προδιαθέτουν για πιο σκληρή οδήγηση. Έχεις ένα πιο εξευγενισμένο μηχάνημα που πιστεύω ότι θα αφήνει πολύ καλές ταξιδιωτικές εντυπώσεις.

Οι αναρτήσεις, στην πρώτη αυτή επαφή, ήταν μαλακά ρυθμισμένες. Τα σκασίματα και οι ευκαιριακές κακοτεχνίες στην πίστα ήταν αρκετές για εμάς, για να καταλάβουμε τι κάνουν: Αυτές οι μαλακές ρυθμίσεις αποσκοπούν πρωτίστως στην άνεση και την πετυχαίνουν πολύ αξιόλογα. Το συνολικό αποτέλεσμα είναι μία πολύ «γλυκιά» λειτουργία του συνόλου που ξεχωρίζει σίγουρα, ανάμεσα στους μονοκύλινδρους ανταγωνιστές του.

Και με μία νότα fun to ride

Και πάλι εδώ ξεχωρίζει ο κινητήρας. Η ισχύς του στην πράξη είναι ικανότατη, αν ανοίξεις βαθιά το γκάζι και του τα ζητήσεις όλα. Η συνεργασία του με την CVT μετάδοση είναι υποδειγματική, τουλάχιστον σε αυτό το πρώτο επίπεδο επαφής. Οπότε, όταν οι ρυθμοί ανάψουν, θα το απολαύσεις.

Οι αναρτήσεις θα βάλουν τα πρώτα όρια στην επιθετική οδήγηση: όπως είπαμε παραπάνω, είναι αρχικά μαλακές. Οι ρυθμίσεις που προσφέρουν, λοιπόν, θα επιτρέψουν και στους γνώστες να φέρουν το μοντέλο ακόμη πιο κοντά στα μέτρα τους, αλλά ας μην ξεχνάμε ότι δεν έχουμε να κάνουμε και με sportbike!

Περι φρένων: Πολύ καλή λειτουργία. Το μπροστά σύστημα με την δαγκάνα της J. Juan, αρκετά άμεσο στην αίσθηση και με πολύ ικανοποιητικό, «τραχύ» δάγκωμα. Το πίσω φρένο της Nissin είναι



Στα 6.79
τοποθετείται
τιμολογιακού
της κατηγορί
από ορισμένα
είναι και φθ



5 ευρώ
εντός του
ύ πλαισίου
ας του και,
α μοντέλα,
θηνότερο





χαρακτηριστικά πιο προοδευτικό. Μέσα στην πίστα πρόσεξα ότι ίσως το ABS μπαίνει ελαφρώς νωρίτερα από ότι θα μπορούσε, αλλά περισσότερα σχόλια θα πρέπει να κάνω και εκτός.

Για χρήση στο χώμα, νομίζω ότι είναι σαφές, όπως είπα και πιο πάνω, ότι το SR450X προορίζεται για κάποιες διελεύσεις μέχρι κάποιας δυσκολίας. Τα «αλματάκια» που μας προσφέρθηκαν ήταν κυρίως για φωτογραφικούς λόγους, αλλά σε αυτή την μικρή επαφή είδαμε και ένα δύο σημεία άξια σχολιασμού. Τα επιπλέον μαρσπιέ πίσω από την ποδιά, είναι για να πατάς εκεί και να σηκώνεσαι σε όρθια θέση. Εκεί, έχεις τα πόδια σου διευρυμένα και μία σωστή θέση σώματος και τιμονιού, αν και με το σώμα σου ελαφρώς μπροστά. Ο χειρισμός του SR450X διατηρείται στο ακέραιο, την στιγμή που οι μαλακές αναρτήσεις ακολουθούν και απορροφούν, πριν φτάσουν τα πολλά στο σώμα σου. Είπαμε, αυτές είναι μικρές πρώτες εντυπώσεις. Θα ήθελα πολύ να κάνω χωματάδα μαζί του, όταν μας καταστεί διαθέσιμο για κανονικό τεστ.

Εξαιρετικά ενδιαφέρον

Ομολογώ ότι το SR450X μου έδωσε αρκετά καλύτερες εντυπώσεις από ότι περίμενα. Η Voge δείχνει ότι ήρθε διαβασμένη να δώσει και αυτό το μάθημα. Σε πρώτη επαφή, πέρα από το μικρό «στραβοπάτημα» που ανέφερα παραπάνω για τα μαρσπιέ, το SR450X αποδείχθηκε σωστότατα λειτουργικό, ιδιαίτερα ποιοτικό και με δική του προσωπικότητα, κυρίως χάρη στον κινητήρα. Στα 6.795 ευρώ τοποθετείται εντός του τιμολογιακού πλαισίου της κατηγορίας του και, από ορισμένα μοντέλα, είναι και φθηνότερο. Παρά τους δύο του κυλίνδρους. Δεν είναι για το τίποτα, το μεγάλο ενδιαφέρον που έχει συγκεντρώσει ήδη εμπορικά...

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®

ΣΤΟΝ ΑΠΟΗΧΟ ΕΝΟΣ ΘΡΥΛΟΥ

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.



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


SUZUKI

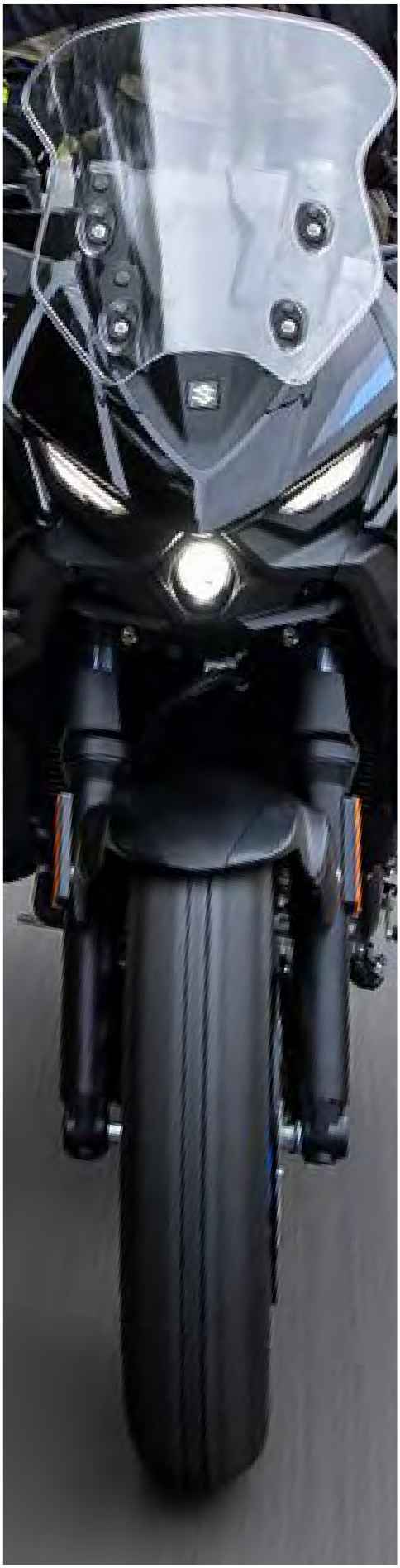
Για όσους δεν θέλουν μία μοτοσυκλέτα «Adventure», δηλαδή οπωσδήποτε με τροχούς τουλάχιστον 19 και 17 ιντσών (αν όχι 21-18), τα crossover/sport touring πλέον φαντάζουν μονόδρομος – για άλλη μία φορά στην ιστορία. Η συνταγή κάνει κύκλους διαχρονικά και ξανάρχεται στο προσκήνιο, πιστή στο ραντεβού της: 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 καθιστά σημαντικά πιο προσιτή από τους αντιπάλους της με το «καλημέρα σας». Φυσικά, υπό προϋποθέσεις. Ας τα αναλύσουμε.

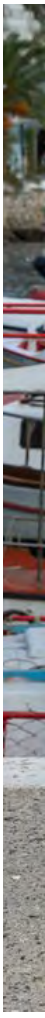
Κινητήρας και πλαίσιο για μαθήματα ιστορίας

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








4 56
TC
E
F
TRIP 1
4.2 L/100km
0
km/h
N
GEAR
SDMS TC GS
A 1 ON
N
ABS

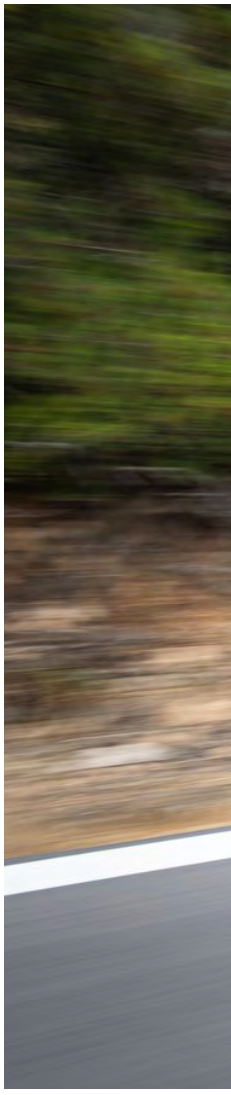

SUZUKI
SV-7GX

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 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




MODE


SUZUKI

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 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.

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



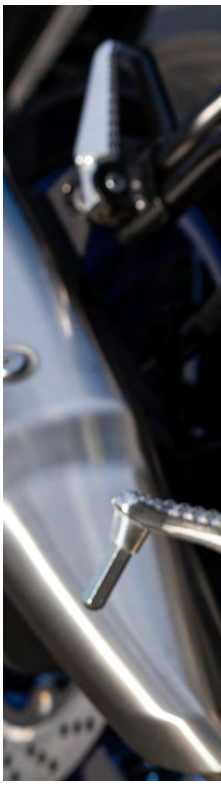
Είναι μία πρ
πολύ καλό
μοτοσυκλέτ
κερδίζει στην
της και όχι στ
και στο



αγματική,
στημένη
α, που σε
ν οδήγηση
το Youtube
Tiktok



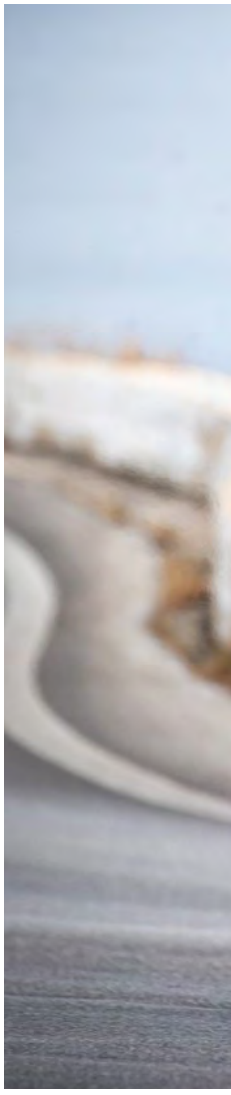
αισθητή. Το σχήμα της, με το «σκάψιμο» για τον αναβάτη, βελτιώνει κάπως το «κλείδωμα» σου στη μοτοσυκλέτα.

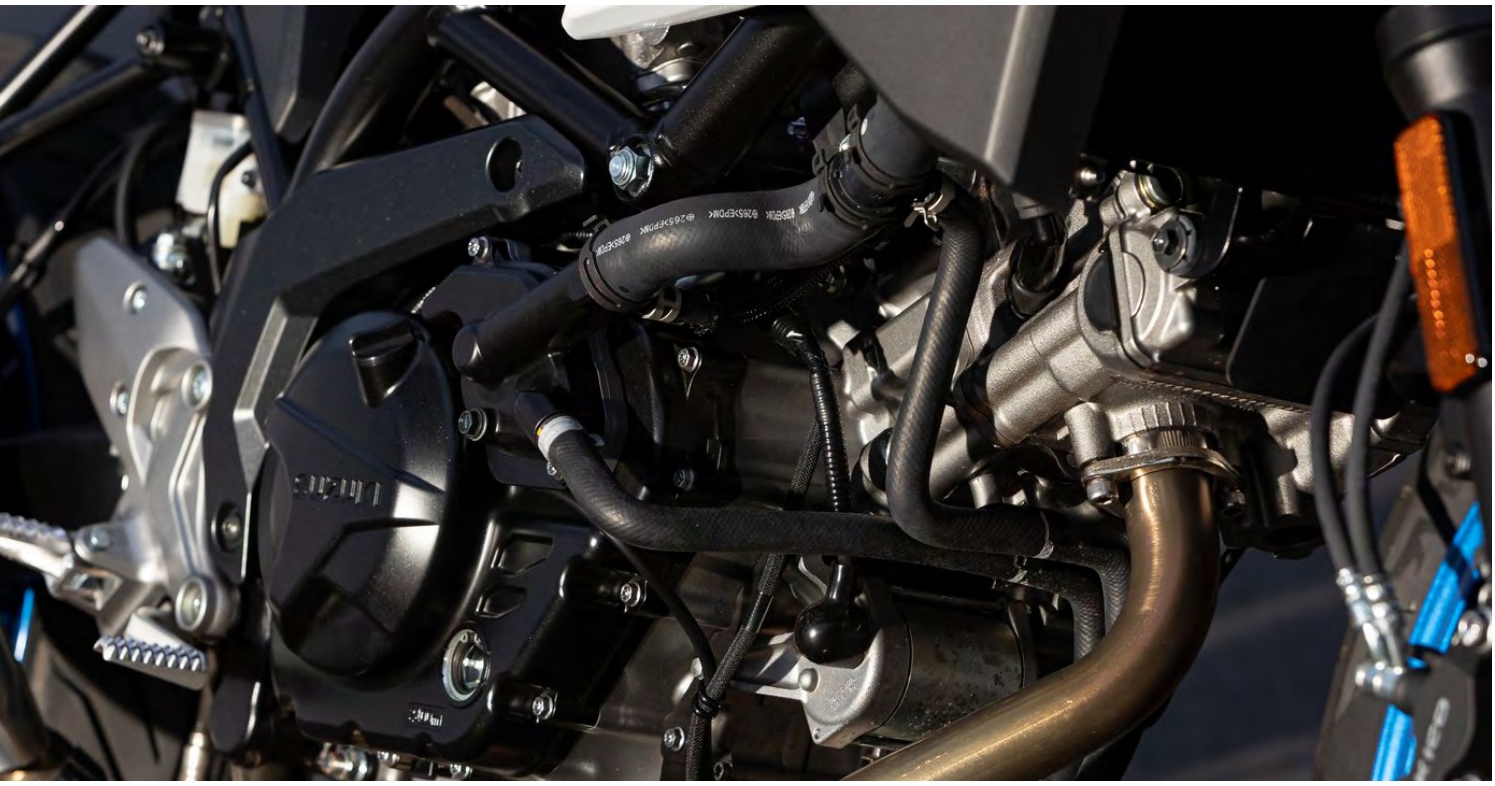


Από το Λουτράκι μέχρι την πανέμορφη Λίμνη Βουλιαγμένης, που κρύβεται πίσω του, απολαύσαμε στροφές και μάλιστα σε ζωηρό ρυθμό από το πρώτο χιλιόμετρο, μιας και οι μοτοσυκλέτες φορούσαν ελαστικά Pirelli Angel. Εκεί, εξαφανίζεται και η παραμικρή αμφιβολία που μπορεί να έχεις για το πιρούνι. Είναι άριστα 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








SUZUKI
SV-7 GX



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!

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

ΟΔΟΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ

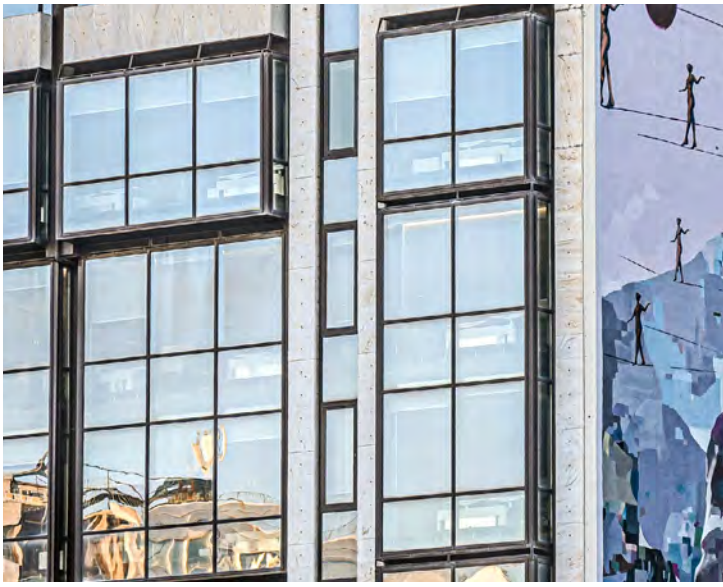
Η οδός Πανεπιστημίου είναι ο κεντρικότερος δρόμος των Αθηνών που ενώνει το Σύνταγμα με την πλατεία Ομονοίας. Σε αυτό το δρόμο βρίσκονται τα σημαντικότερα αρχιτεκτονικά κτήρια, όπως η Ακαδημία, η Βιβλιοθήκη και το Πανεπιστήμιο, απ' όπου προέρχεται και η ονομασία της οδούς

Του Βασίλη Κωστάκου


Rex
HONDA
HORNET

CITY VIEW / Οδός Πανεπιστημίου με Honda Hornet 500 E-clutch













Στην Πανεπιστημίου υπάρχουν πάρα πολλά νεοκλασικά κτήρια με μερικές μοντέρνες εξαιρέσεις



CITY VIEW / Οδός Πανεπιστημίου με Honda Hornet 500 E-clutch





CITY VIEW / Οδός Πανεπιστημίου με Honda Hornet 500 E-clutch



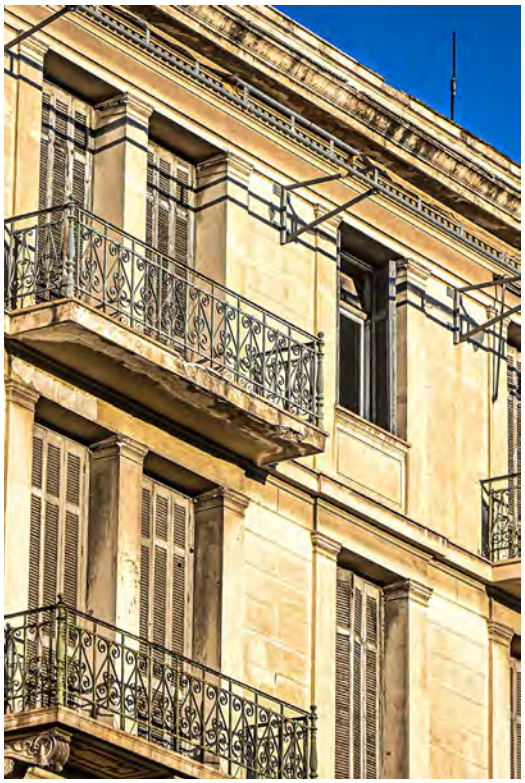


Το Ιλίου Μέλαθρον, είναι νεοκλασικό κτίριο του Ερνέστου Τσίλλερ, ο οποίος το σχεδίασε το 1878 ως κατοικία του Ερρίκου Σλήμαν, του ερευνητή που ανακάλυψε το θησαυρό της αρχαίας Τροίας



CITY VIEW / Οδός Πανεπιστημίου με Honda Hornet 500 E-clutch














ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ
ΠΑΝΑΓΟΥΛΗΣ
1939 - 1976
«...Πιστεύω ότι
το ωραιότερο κύκνειο άσμα κάθε πραγματικού αγωνιστή
είναι ο επιθανάτιος ρόγχος μπροστά στο εκτελεστικό απόσπασμα
της τυραννίας
ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ
ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΕΝΩΣΗ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ-ΕΥΡΩΒΟΥΛΕΥΤΩΝ
ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΛΙΤΩΝ ΠΝΥΚΑ-21η ΑΥΓΝΑΣ
ΑΘΗΝΑ, ΜΑΪΟΣ 2011

CITY VIEW / Οδός Πανεπιστημίου με Honda Hornet 500 E-clutch





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

Ετήσιος κατάλογος για τη μοτοσυκλέτα πόλης

SCOOTER








ADVENTURE NAKED & MOTARD RETRO STREET

SCOOTER & MOPEDS

& COMMUTER

by CITYRIDER

SCOOTER•ΠΑΠΙ•ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ

ΔΙΑΒΑΣΕ ΤΟΝ ΔΩΡΕΑΝ ΕΔΩ

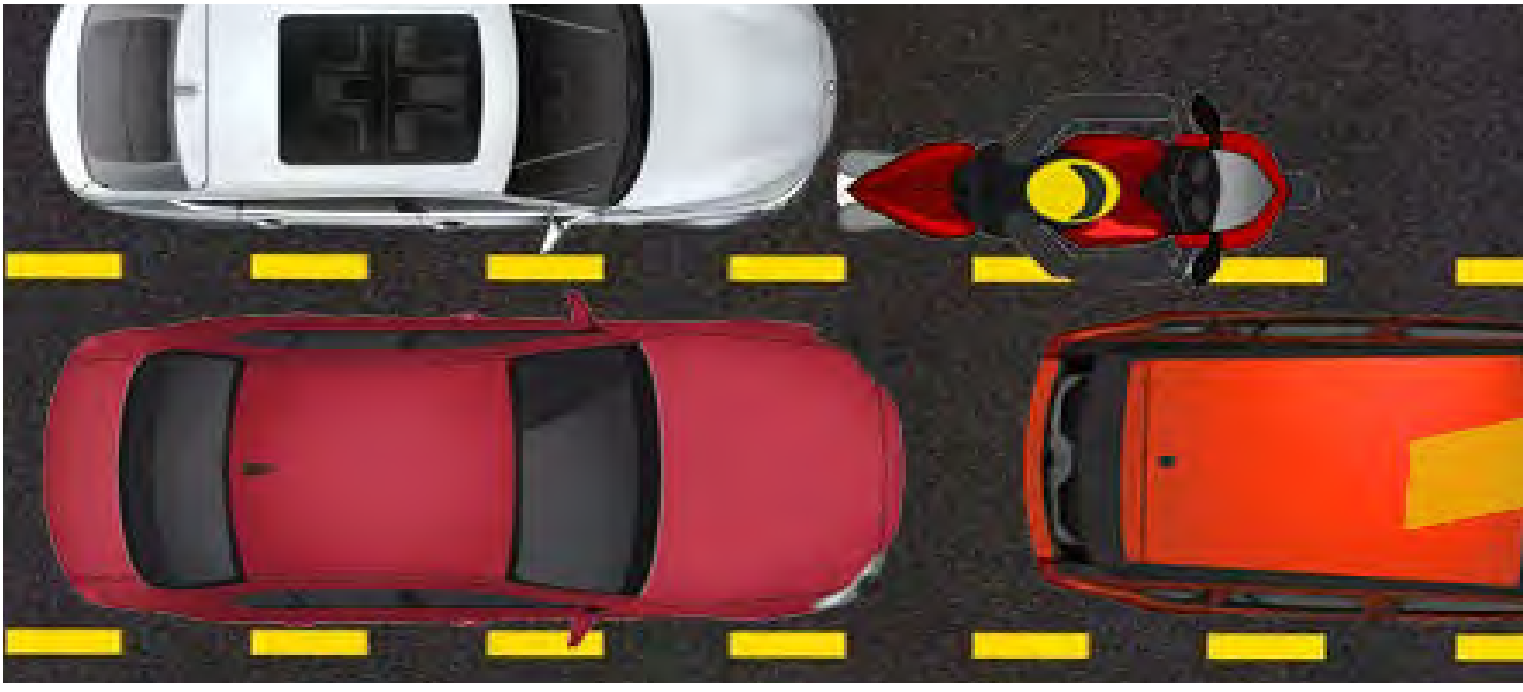


Πως διαβάζουμε τους κινδύνους όταν κινούμαστε ανάμεσα στα αυτοκίνητα

Διήθηση. Πολυσυζητημένο θέμα, κυρίως ως προς την νομιμότητα του και αντικείμενο κυκλοφοριακών ερευνών, το αποτέλεσμα των οποίων αναδεικνύει τα οφέλη της πρακτικής αυτής στην αποσυμφόρηση των δρόμων.

Αρκετές πολιτείες στις ΗΠΑ αλλά και σε άλλες χώρες, επιτρέπουν την διήθηση, ενώ στην Ελλάδα απαγορεύεται, ερμηνεύοντας σχετικά αποσπάσματα του ΚΟΚ, χωρίς όμως να υπάρχει ακριβής περιγραφή και αναφορά για αυτό.

Στην πραγματικότητα, η συντριπτική πλειοψηφία των μοτοσυκλετιστών στην χώρα μας επιδίδεται σε αυτή την πρακτική καθημερινά και σκοπός του συγκεκριμένου άρθρου δεν είναι να νομοθετήσει ή να νουθετήσει αλλά να αναδείξει τα κυκλοφοριακά σενάρια που



Σενάριο 1 – Προσοχή στα "κενά" των λωρίδων κυκλοφορίας

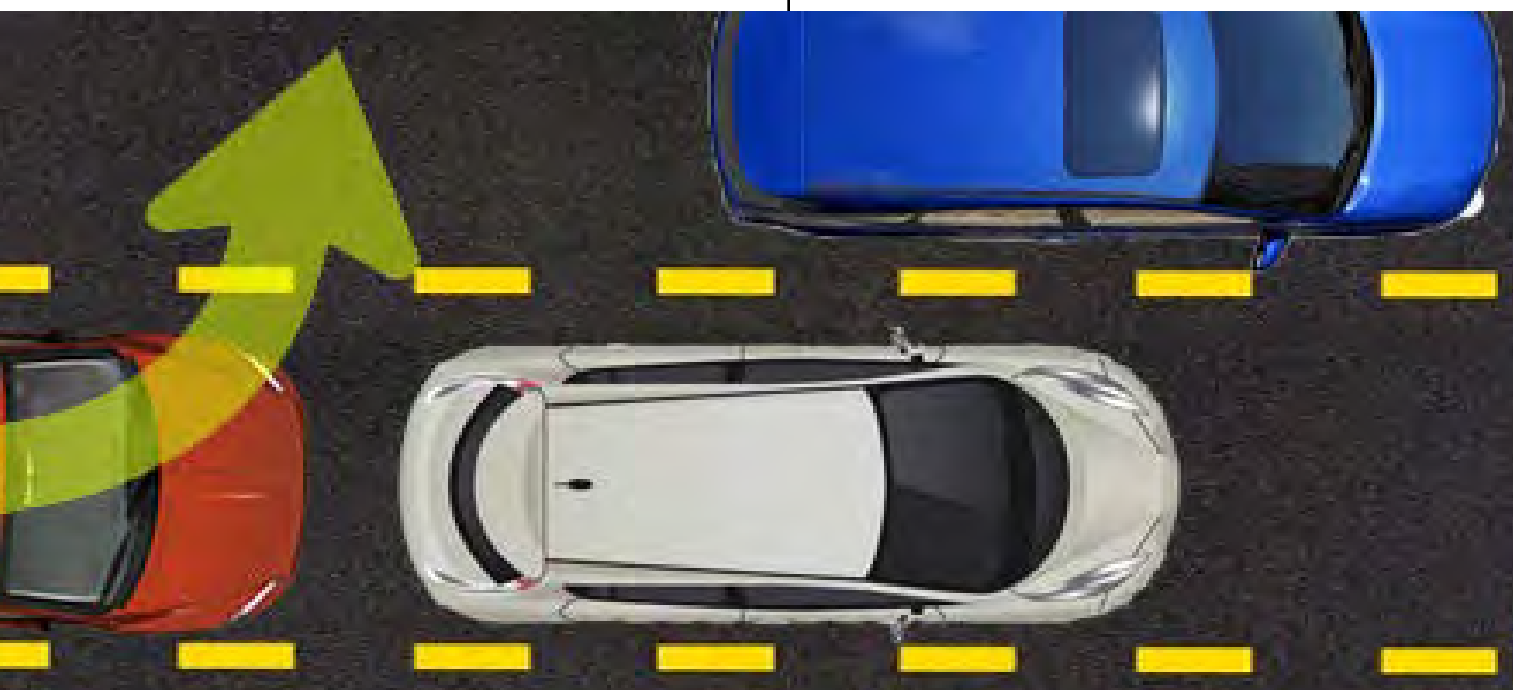
Μιλάμε για την περίπτωση όπου υπάρχει μια ροή στην κυκλοφορία και τα αυτοκίνητα κινούνται με κάποια ταχύτητα. Χρειάζεται μεγάλη προσοχή λοιπόν, όταν στην αριστερή ή στην δεξιά λωρίδα κυκλοφορίας, υπάρχει κενό. Το κενό αυτό είναι μια ευκαιρία για τους οδηγούς αυτοκινήτων να αλλάξουν λωρίδα και ενδέχεται να μην σας έχουν αντιληφθεί. Μεγάλη προσοχή λοιπόν όταν διέρχεστε από τέτοια "κυκλοφοριακά κενά", μην βιάζεστε και περιμέντα να δείτε τις προθέσεις των οδηγών αυτοκινήτων, κάνοντας επίσης "γνωστή" την παρουσιά σας -αν χρειάζεται- με την χρήση κόρνας ή με "παίξιμο" στα φώτα

Σενάριο 2 – Το νου σας στις μπροστινές ρόδες των αυτοκινήτων

Όταν τα αυτοκίνητα είναι ακινητοποιημένα, σε συνθήκες συμφόρησης, πολλοί οδηγοί εκδηλώνουν την πρόθεση τους να αλλάξουν λωρίδα,"βγάζοντας μούρη", μέχρι που να προθυμοποιηθεί κάποιος άλλος οδηγός αυτοκινήτου να επιτρέψει την αλλαγή πορείας. Φυσικά δεν είναι απαραίτητο το ότι θα γίνει χρήση φλας και η μόνη ένδειξη που "προδίδει" αυτή την κίνηση, είναι το στρίψιμο των μπροστινών τροχών του αυτοκινήτου. Οπότε αν δείτε κάτι τέτοιο, επιβραδύνετε άμεσα, αφού είναι πολύ πιθανόν να ακολουθήσει αλλαγή πορείας από το αυτοκίνητο, "κόβοντας" την στενή λωρίδα στην οποία κινείστε εσείς.

Σενάριο 3 – Μπλοκάρισμα οπτικού πεδίο

Φορτηγά, λεωφορεία, βαν ή ακόμα και θηριώδη SUV, "μπλοκάρουν" την επόπτευση των τεκταινόμενων μπροστά από αυτά. Μεγάλη προσοχή λοιπόν, αφού μπορεί να κρύβουν αυτοκίνητα που αλλάζουν πορεία, δίτροχα που επίσης θέλουν να μπουν στην λωρίδα της διήθησης ή ακόμα και πεζούς, αν πρόκειται για μεγάλο αστικό δρόμο. Πάντα να κόβετε ταχύτητα όταν δεν έχετε οπτική επαφή με ένα τμήμα λωρίδας στα αριστερά ή στα δεξιά σας.



Σενάριο 4 – Ο "γλήγορος" και ο αργός

Δεν είναι μόνο οι οδηγοί τετράτροχων που δημιουργούν κινδύνους αλλά και οι αναβάτες δίτροχων. Κατά την διήθηση, πρέπει να κρατάμε αποστάσεις ασφαλείας, για ευνόητους λόγους, ειδικά από αναβάτες οι οποίοι πάνε πολύ αργά. Δεν κερδίζουμε τίποτα μαρσάροντας σε απόσταση ρόδας και κορνάροντας. Στρεσάρουμε έναν οδηγό που μπορεί να είναι αρχάριος και ως εκ τούτο απρόβλεπτος και άτσαλος στις αντιδράσεις του, ειδικά όταν τον πιέζουμε. Σε τόσο κοντινή απόσταση, δεν έχουμε καμία εικόνα για το τι γίνεται πιο μπροστά και έχουμε ως σημείο αναφοράς μόνο τον αναβάτη που ακολουθούμε... κατά ρόδας. Όχι. Όταν και αν οι συνθήκες το επιτρέψουν προσπερνάμε με ασφάλεια, χωρίς να τον τρομάξουμε. Υπάρχει και η άλλη πλευρά του νομίσματος όμως, όπου ο "γλήγορος" έχει κολλήσει πίσω μας και πασχίζει να μας δείξει πόσο "παγκόσμιος" είναι. Δεν είναι και δεν χρειάζεται να το δείτε κιόλας. Κάντε του χώρο να περάσει και να έχετε το νου σας γιατί μάλλον θα σας περάσει "φίλερ". Είπαμε, είναι παγκόσμιος!

Σενάριο 5 – Το "μακαρόνι"

Πολύ συχνά δημιουργείται στην λωρίδα διήθησης μια πολύ μακριά σειρά από κινούμενα δίτροχα, τα οποία πάνε το ένα πίσω από το άλλο σαν στρατιά μυρμηγκιών. Αυτό εγκυμονεί κινδύνους, περάν των "συμπληγάδων" στα δεξιά και στα αριστερά, αφού κανείς πρέπει να έχει το νου του στις μεταβολές της κινητικής κατάστασης του μπροστινού του αλλά και στις προθέσεις αυτού που τον ακολουθεί. Ειδικά αν βρεθείς "σάντουιτς" ανάμεσα σε έναν αργό μπροστά σου και σε ένα "γλήγορο" να σε ακολουθεί η κατάσταση είναι πολύ δύσκολη. Η μόνη λύση είναι να απεμπλακείς από αυτή την θέση όσο πιο σύντομα μπορείς. Είπαμε, οι αποστάσεις είναι πολύ σημαντικές κατά την διήθηση και αν αυτές δεν τηρούνται στο "μακαρόνι", βγες από αυτό.



MARKET NEWS

2026
ΤΕΥΧΟΣ 113

ACCESSORIES•ΕΝΔΥΣΗ•ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ



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.




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

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ

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



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

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ

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



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/

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ

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.

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ

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

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

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ

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

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ

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.**

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

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 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



ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ

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.

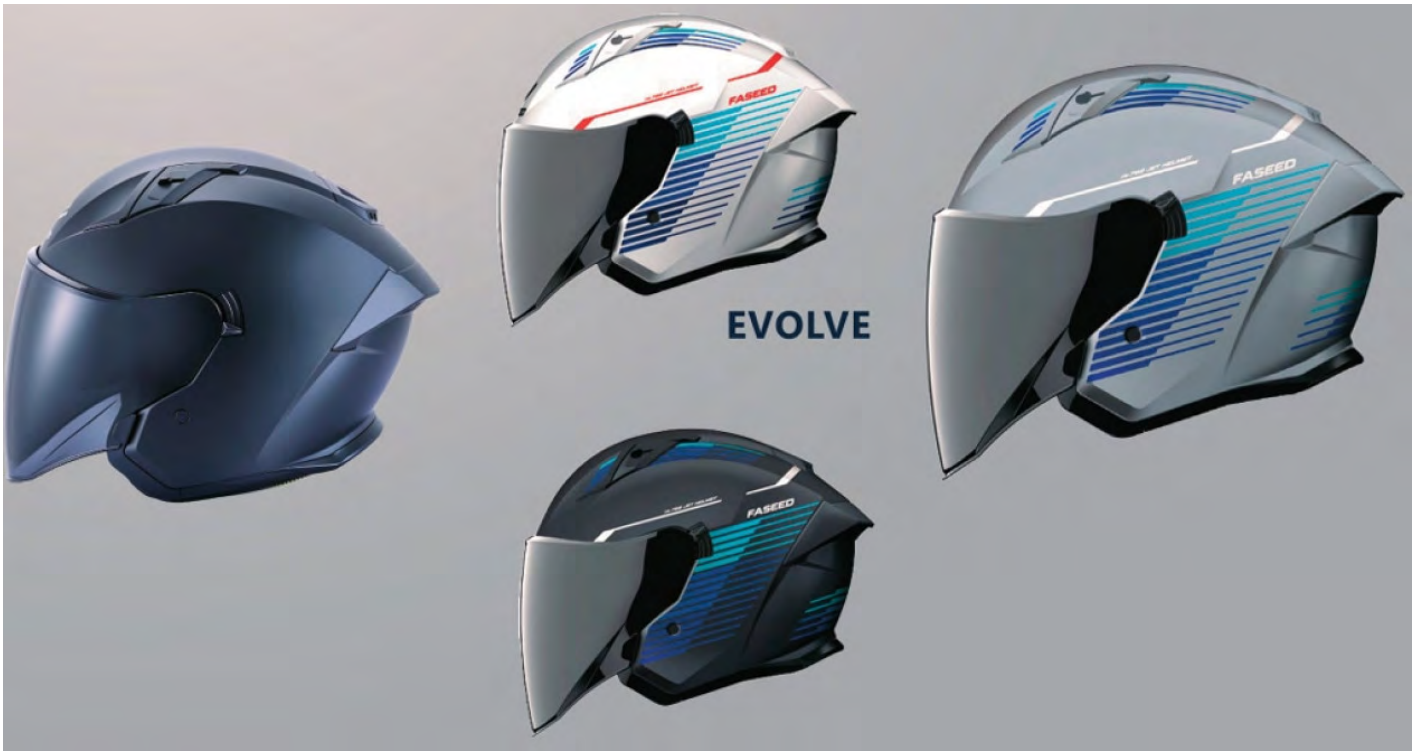
Επιπλέον υποδεχτείτε το νέο FSD 768!

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




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/

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ

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 Mondial** ή στην Δ. Γκουντούφας ΙΚΕ, Λεωφ. Μεσογείων 527 Αγ. Παρασκευή, τηλ. 210 6000 711 /210 6010 070



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**

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ

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



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

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ

Κράνος FSD 768 στην Patmanidis Motoparts

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

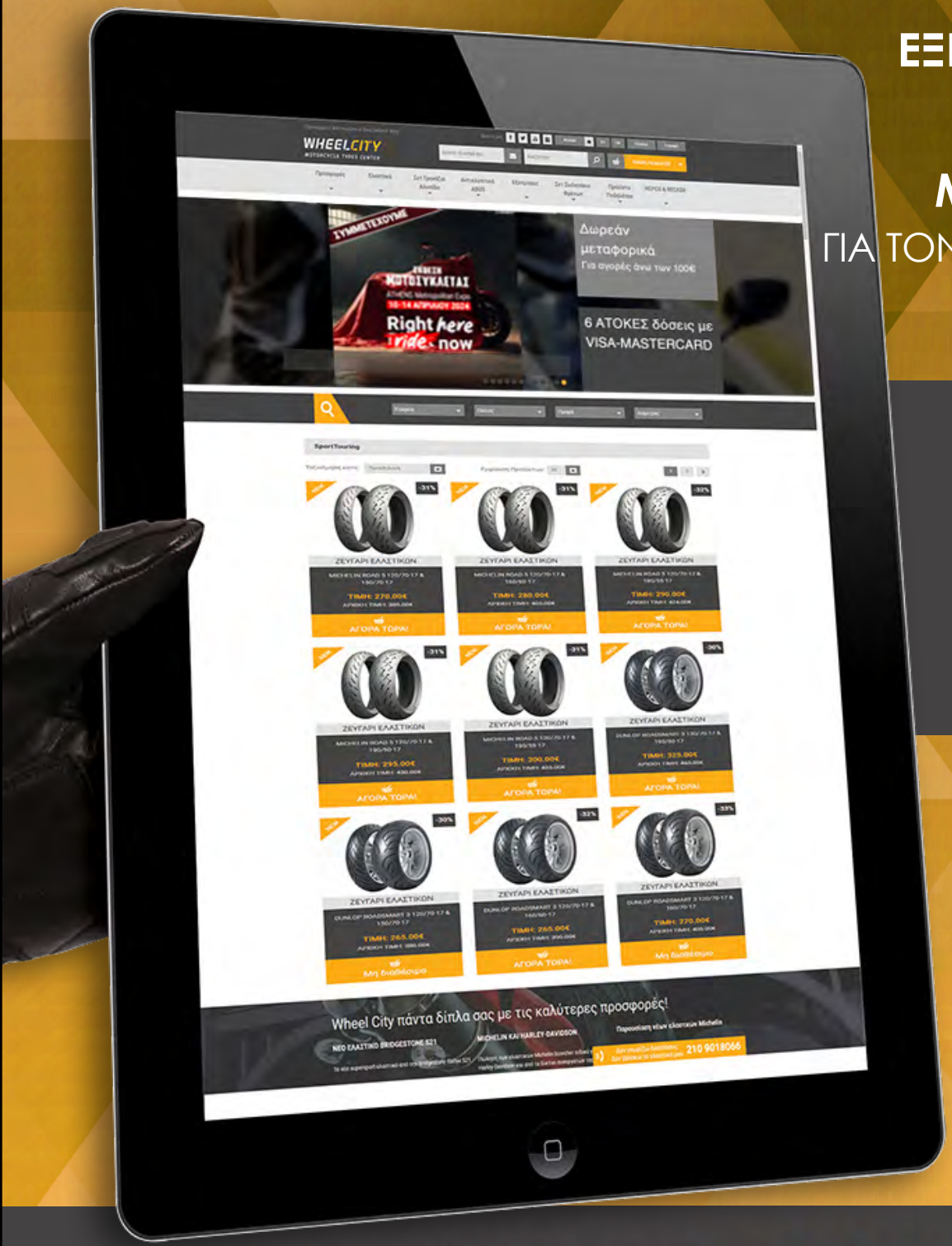
Διαθέσιμο σε μεγέθη από XS – XXL σε μοντέρνα σχεδίαση, με μεγάλου μεγέθους ζελατίνα.

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

PATMANIDIS



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

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ

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



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

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ

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.

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.

Moto Market





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.

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ

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.



Αντιπρόσωπος Eleveit στην Ελλάδα:

Moto Market

CITYRIDER.GR



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

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



HAGON
SHOCKS



Scooter line

ΑΣΦΑΛΕΙΑ / ΑΝΕΣΗ / ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ

Η σειρά Scooter Line της Hagon, είναι μια ειδικά σχεδιασμένη σειρά προϊόντων του Αγγλικού εργοστασίου, με γνώμονα την καλύτερη δυνατή απόδοση του scooter σας!

Διαθέσιμα για
Aprilia Scarabeo
Honda SH 300
BMW C1
Yamaha X-City
Honda FJS SilverWing
Yamaha YP Majesty
Suzuki AN Burgman
Yamaha Versity
Honda NC Integra
Yamaha X-Max κ.α.

Λαμβάνοντας υπόψη όλους τους παράγοντες που επηρεάζουν την οδική συμπεριφορά ενός scooter (κατανομή βάρους, τροχούς κά.), η Hagon Products, σχεδίασε μια σειρά CNC-Machined, ρυθμιζόμενων αμορτισέρ, αζώτου-λαδιού, με Heavy Duty άξονα 12-18mm, ελατήρια προοδευτικής προφόρτισης, ρυθμιζόμενη σκληρότητα και αυτόματη απόσβεση συμπίεσης & επαναφορά αναλόγως του μοντέλου εφαρμογής, που προσαρμόζονται στο φορτίο & το στυλ οδήγησης.
Όλα τα προϊόντα Hagon καλύπτονται από (2) δύο χρόνια εγγύηση για απεριόριστα χιλιόμετρα και βελτιώνουν την οδική συμπεριφορά του scooter σας τόσο στον τομέα της ασφάλειας όσο και της απόδοσης.



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

ΑΔΕΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ



ι οδηγίες της ΕΕ, με τις` οποίες συμμορφώνεται φυσικά και η Ελλάδα ως χώρα μέλος, ορίζουν τα ακόλουθα για τις άδειες οδήγησης δίτροχων`

ΑΜ κατηγορία . 50 κ.εκ., μέγιστη ταχύτητα 45 χλμ./ώρα

Είναι το πρώτο δίπλωμα που μπορεί να αποκτήσει κανείς, αν και εφόσον έχει συμπληρώσει το δέκατο έκτο (16) έτος της ηλικίας του. Με αυτό, μπορεί να οδηγεί δίκυκλα των οποίων η μέγιστη ταχύτητα δεν ξεπερνά τα 45 χλμ./ώρα και αν αυτά κινούνται από κινητήρα εσωτερικής καύσης, ο κυβισμός τους δεν ξεπερνά τα 5 κ.εκ.`

Ο υποψήφιος οδηγός οφείλει να παρακολουθήσει τα εξής μαθήματα:

1. ιβλίο μοτοσικλέτας, κατ` ελάχιστο 1 ώρες θεωρητική` εκπαίδευση.
2. Βιβλίο ΚΟΚ, κατ΄ ελάχιστο 2 ώρες θεωρητική` εκπαίδευση και μια ώρα επιπρόσθετα εξέτασης με Η/Υ.
3. Οδήγηση δικύκλου, κατ΄ ελάχιστο 1 μαθήματα` πρακτικής εκπαίδευσης.

**Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται οι 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευσης (2) και τα ελάχιστα πρακτικά μαθήματα (3), μειώνονται στα 12.*

Σε ότι αφορά στα δικαιολογητικά, θα χρειαστούν:

1. α υπάρχει ΑΦΜ στο` όνομα του υποήφιου` οδηγού
2. Αντίγραφο (εκτύπωση) του Α.Δ.Τ. ή του διαβατηρίου
. Τέσσερις φωτογραφίες` τύπου διαβατηρίου
4. Παράβολο ανανέωσης / έκδοσης
5. αράβολο εκτύπωσης`
6. Παράβολο – χαρτόσημο
7. Παράβολο προγραμματισμού θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων
8. Πιστοποιητικά εξέτασης από φθαλμίατρο και` αθολόγο ιατρό`

Ο υποψήφιος οδηγός, συμπληρώνει μια υπεύθυνη δήλωση για την χορήγηση άδειας οδήγησης κατηγορίας ΑΜ και μια αίτηση εκτύπωσης της άδειας οδήγησης και όλος ο φάκελος κατατίθεται στην πηρεσία Μεταφορών` Επικοινωνιών της` εριφερειακής ενότητας` ή του εριφερειακού` διαμερίσματος της εριφέρειας του τόπου` κατοικίας του.

*** Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται τα πιστοποιητικά εξέτασης των ιατρών (8), καθώς και το παράβολο ανανέωσης / έκδοσης (4). Θα πρέπει όμως στον φάκελο, να συμπεριληφθεί αντίγραφο της άδειας οδήγησης κατηγορίας Β.*

Α1 κατηγορία – 125 κ.εκ., μέγιστη ισχύς 11 Kw

. παραίτητη προϋπόθεση για την έκδοση διπλώματος κατηγορίας Α1, είναι ο υποψήφιος οδηγός να έχει συμπληρώσει το δέκατο όγδοο (18) έτος της ηλικίας του. Με την κατοχή του, επιτρέπεται να οδηγεί κανείς δίκυκλα και τρίκυκλα μέγιστης χωρητικότητας 125 κ.εκ. και μέγιστης ισχύος 11 Kw (15 Kw για τα τρίκυκλα)

Ο υποψήφιος οδηγός οφείλει να παρακολουθήσει τα εξής μαθήματα:



ΑΔΕΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

1. Βιβλίο μοτοσικλέτας, κατ ελάχιστο 10 ώρες θεωρητική εκπαίδευση.
2. Βιβλίο ΚΟΚ, κατ΄ ελάχιστο 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευση και μια ώρα επιπρόσθετα εξέτασης με Η/Υ.
3. Οδήγηση δικύκλου, κατ΄ ελάχιστο 14 μαθήματα πρακτικής εκπαίδευσης.

*Αν ο υποψήφιος είναι ήδη κάτοχος διπλώματος κατηγορίας ΑΜ, δεν χρειάζεται η παρακολούθηση των 10 ωρών θεωρητικής εκπαίδευσης στο βιβλίο μοτοσικλέτας (1) και οι 20 ώρες της θεωρητικής εκπαίδευσης στο βιβλίο του ΚΟΚ (2). Επίσης, ο ελάχιστος αριθμός πρακτικών μαθημάτων (3) πέφτει στα επτά.

***Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται οι 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευσης (2) και τα ελάχιστα πρακτικά μαθήματα (3), μειώνονται στα 12.*

Σε ότι αφορά στα δικαιολογητικά, θα χρειαστούν:

1. Να υπάρχει ΑΦΜ στο όνομα του υποψήφιου οδηγού
2. Αντίγραφο (εκτύπωση) του Α.Δ.Τ. ή του διαβατηρίου
3. Τέσσερις φωτογραφίες τύπου διαβατηρίου
4. Παράβολο ανανέωσης / έκδοσης
5. Παράβολο εκτύπωσης
6. Παράβολο – χαρτόσημο
7. Παράβολο προγραμματισμού θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων
8. Πιστοποιητικά εξέτασης από Οφθαλμίατρο και Παθολόγο ιατρό

**** Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας ΑΜ ή Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται τα πιστοποιητικά εξέτασης των ιατρών (8), καθώς και το παράβολο ανανέωσης / έκδοσης (4). Θα πρέπει όμως στον φάκελο, να συμπεριληφθεί αντίγραφο της υπάρχουσας άδειας οδήγησης ΑΜ ή Β.*

Α2 κατηγορία – Μέγιστη ισχύς 35 Kw

Οι ενδιαφερόμενοι για την απόκτηση άδειας οδήγησης Α2, θα πρέπει να έχουν συμπληρώσει το εικοστό (20) έτος της ηλικίας τους. Με την απόκτηση του διπλώματος κατηγορίας Α2, επιτρέπεται να οδηγούνται δίτροχα μέγιστη ισχύος 35 Kw ονομαστικής ή μειωμένης, με την χρήση ειδικού kit. Στην δεύτερη περίπτωση ωστόσο, θα πρέπει η αρχική ονομαστική ισχύς της μοτοσικλέτας, πριν την μείωση, να μην υπερβαίνει το διπλάσιο των 35 Kw, δηλαδή 70 Kw. Για παράδειγμα, μια superbike με ονομαστική ισχύ 140 Kw, ακόμα και αν μειωθεί η ισχύς της στα 35 Kw, δεν επιτρέπεται να οδηγηθεί με δίπλωμα Α2.

Ο υποψήφιος οδηγός οφείλει να παρακολουθήσει τα εξής μαθήματα:

1. Βιβλίο μοτοσικλέτας, κατ ελάχιστο 10 ώρες θεωρητική εκπαίδευση.
2. Βιβλίο ΚΟΚ, κατ΄ ελάχιστο 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευση και μια ώρα επιπρόσθετα εξέτασης με Η/Υ.
3. Οδήγηση δικύκλου, κατ΄ ελάχιστο 14 μαθήματα πρακτικής εκπαίδευσης.

**Αν ο υποψήφιος είναι ήδη κάτοχος διπλώματος κατηγορίας ΑΜ ή Α1, δεν χρειάζεται η παρακολούθηση των 10 ωρών θεωρητικής εκπαίδευσης στο βιβλίο μοτοσικλέτας (1) και οι 20 ώρες της θεωρητικής εκπαίδευσης στο βιβλίο του ΚΟΚ (2). Επίσης, ο ελάχιστος αριθμός πρακτικών μαθημάτων (3) πέφτει στα επτά.*

***Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται οι 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευσης (2) και τα ελάχιστα πρακτικά μαθήματα (3), μειώνονται στα δώδεκα.*

Σε ότι αφορά στα . ικαιολογητικά, θα χρειαστούν:

1. α υπάρχει ΑΦΜ στο` όνομα του υποήφιου` οδηγού
2. Αντίγραφο (εκτύπωση) του Α.Δ.Τ. ή του διαβατηρίου
. Τέσσερις φωτογραφίες` τύπου διαβατηρίου
4. Παράβολο ανανέωσης / έκδοσης
5. αράβολο εκτύπωσης`
6. Παράβολο – χαρτόσημο
7. Παράβολο προγραμματισμού θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων
8. Πιστοποιητικά εξέτασης από φθαλμίατρο και` αθολόγο ιατρό`

**** Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας ΑΜ, Α1 ή Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται τα πιστοποιητικά εξέτασης των ιατρών (8), καθώς και το παράβολο ανανέωσης / έκδοσης (4). Θα πρέπει όμως στον φάκελο, να συμπεριληφθεί αντίγραφο της υπάρχουσας άδειας οδήγησης ΑΜ, Α1 ή Β.*

Α κατηγορία – Απεριόριστο

Με το δίπλωμα κατηγορίας , δεν υπάρχει περιορισμός` στην ισχύ και στον κυβισμό των μοτοσικλετών που μπορούν νόμιμα να οδηγηθούν. παραίτητη` προπόθεση για την` έκδοση του, είναι να έχει συμπληρωθεί το εικοστό τέταρτο (24) έτος της ηλικίας των ενδιαφερόμενων. ε` περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας 2 για δύο έτη, το όριο της` ηλικίας πέφτει στα είκοσι δύο (22) έτη.

Ο υποψήφιος οδηγός οφείλει να παρακολουθήσει τα εξής μαθήματα`

1. ιβλίο μοτοσικλέτας,` κατ ελάχιστο 1 ώρες` θεωρητική εκπαίδευση.
2. Βιβλίο ΚΟΚ, κατ΄ ελάχιστο 2. ώρες θεωρητική εκπαίδευση και μια ώρα επιπρόσθετα εξέτασης με Η/Υ.
3. Οδήγηση δικύκλου, κατ΄ ελάχιστο 14 μαθήματα πρακτικής εκπαίδευσης.

**Αν ο υποψήφιος είναι ήδη κάτοχος διπλώματος κατηγορίας ΑΜ, Α1 ή Α2, δεν χρειάζεται η παρακολούθηση των 10 ωρών θεωρητικής εκπαίδευσης στο βιβλίο μοτοσικλέτας (1) και οι 20 ώρες της θεωρητικής εκπαίδευσης στο βιβλίο του ΚΟΚ (2). Επίσης, ο ελάχιστος αριθμός πρακτικών μαθημάτων (3) πέφτει στα επτά.*

***Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται οι 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευσης (2) και τα ελάχιστα πρακτικά μαθήματα (3), μειώνονται στα δώδεκα.*

Σε ότι αφορά στα δικαιολογητικά, θα χρειαστούν:

1. Να υπάρχει ΑΦΜ στο όνομα του υποψήφιου οδηγού
2. Αντίγραφο (εκτύπωση) του Α.Δ.Τ. ή του διαβατηρίου
3. Τέσσερις φωτογραφίες τύπου διαβατηρίου
4. Παράβολο ανανέωσης / έκδοσης
5. Παράβολο εκτύπωσης
6. Παράβολο – χαρτόσημο
7. Παράβολο προγραμματισμού θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων
8. Πιστοποιητικά εξέτασης από Οφθαλμίατρο και Παθολόγο ιατρό

**** Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας ΑΜ, Α1, Α2 ή Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται τα πιστοποιητικά εξέτασης των ιατρών (8), καθώς και το παράβολο ανανέωσης / έκδοσης (4). Θα πρέπει όμως στον φάκελο, να συμπεριληφθεί αντίγραφο της υπάρχουσας άδειας οδήγησης ΑΜ, Α1, Α2 ή Β.*

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