CITYRIDER

SCOOTER•ΠΑΠΙ•ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ

Τ114
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ
2026

ΔΟΚΙΜΗ HONDA NX500 E-CLUTCH / BENELLI TRK 702

ΑΠΟΣΤΟΛΗ BMW R 12 G/S ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ TRIUMPH TIGER 1200

ΔΟΚΙΜΗ
QJMOTOR SQ 350

CITY TRIP
ΒΑΛΜΠΟΝΑ
ΜΕ CFMOTO 450MT

CITY VIEW
ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΣ
ΜΕ SUZUKI BURGMAN 400



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


Όχημα με Διπλή Προσωπικότητα για
ανθρώπους που τα θέλουν όλα!
5.195 €
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

ΕΓΩ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ... ΟΔΗΓΩ!



Πριν από αρκετά χρόνια, ένα άρθρο σε περιοδικό ιδιαίτερα συγκεκριμένου μοτοσυκλετιστικού ενδιαφέροντος, έθεσε ένα ερώτημα το οποίο χρησιμοποιώ ακόμη σε προβληματισμούς δικούς μου και με παρέες.

Τι είναι χειρότερο τελικά στην οδήγηση; Το να τρέξεις λίγο παραπάνω, ή να έχεις αποσπασμένη την προσοχή σου;

Η «κοινή αντίληψη» έχει καταστήσει το πρώτο, ως εν είδει... έγκλημα. Το πραγματικό έγκλημα, όμως, συντελείται πίσω από τιμόνια και οθόνες.
Η απόσπαση της προσοχής στο δρόμο έχει λάβει ανησυχητικές διαστάσεις, και φυσικά ρόλο σε αυτό παίζει και το γεγονός του ατελείωτου μποτιλιαρίσματος, ειδικά στην Αθήνα.
Και σαν να μην φτάνει αυτό το χάλι, δεκάδες οδηγοί φαίνεται σαν να οδηγούν με... παρωπίδες, σαν να μην κοιτούν τι γίνεται τριγύρω τους και έτσι κινούνται... αέρα-πατέρα! Βγαίνουν-μπαίνουν όπως να'ναι, και ό,τι γίνει...!

Μετά, σας φταίνε τα μηχανάκια, που χώνονται παντού... Κούνια που σας κούναγε. Κινούμαι στην Αθήνα και βλέπω τριγύρω μου, σε αυτοκίνητα (αλλά και δίκυκλα, πανάθεμα σας!), ανοικτές οθόνες με TikTok, βιντεοκλήσεις, YouTube και όλα τα συναφή. Ο άλλος έβλεπε... τηλεόραση από την οθόνη του και ήταν σε κεντρικό δρόμο της Αθήνας! Σε άλλες περιπτώσεις βέβαια έβλεπα και άλλου είδους απόσπαση της προσοχής, όπως... λήψη πρωινού γεύματος, στρίψιμο τσιγάρου, μακιγιάζ, ψάξιμο πραγμάτων σε τσάντες... την στιγμή που τριγύρω η κίνηση δεν σταματά.

Καταλαβαίνετε τώρα, γιατί ορισμένοι/ες ισχυρίζονται, σε ένα βαθμό βάσιμα, ότι τα όρια ταχύτητας είναι απλώς μη ρεαλιστικά και εισπρακτικά; Εν μέρει, και εγώ το ακούω. Νεότερος και με μία έφεση να κινούμαι πιο σβέλτα όπου είχα την ευκαιρία, θεωρώ ότι αυτή η ένταση με βοήθησε στο να αναπτύξω δεξιότητες ως οδηγός. Πάντα εκτεθειμένος στο δίκυκλο, δεν έχεις περιθώριο να «την φας», ακόμη και αν δεν φταις, οπότε η απόλυτη προσοχή στην στιγμή και στο περιβάλλον είναι απαραίτητη. Και αυτή έρχεται και αναπτύσσεται μέσα από δουλειά, προσήλωση και εξάσκηση.

Μόνο έτσι. Μόνο με συνειδητότητα στην οδήγηση.

Και εκτός από την διαρκή, τεταμένη προσοχή όχι μόνο μπροστά σου, αλλά και τριγύρω σου, οι νεανικές μου τάσεις προς την... σβελτάδα, θεωρώ ότι μου χάρισαν και κάτι άλλο πολύτιμο: Μεγαλύτερη ταχύτητα αντιδράσεων. Γιατί, αν κινείσαι λίγο πιο γρήγορα, πρέπει να μπορείς να αντιδράσεις και λίγο πιο γρήγορα – ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ, με το να έχεις δει, κυριολεκτικά και μεταφορικά, και πιο μπροστά από ότι είχες συνηθίσει.

Και για να μην παρεξηγηθούμε, δεν λέμε επ' ουδενί ότι δεν υπάρχει η έννοια της «υπερβολικής ταχύτητας». Σαφώς και υπάρχει, και εξαρτάται άμεσα από το περιβάλλον, την υποδομή, της κυκλοφοριακές συνθήκες κατά περίπτωση. Και σε αυτό, η επίγνωση και η προσοχή, οδηγεί στην κατανόηση.

Αλλά τι είναι τελικά πιο σοβαρό; Το να πας με 120 στην Αττική Οδό, με την πινακίδα να σου λέει 100; Το να πας με 80-90 στην Κατεχάκη, έχοντας πλήρη επίγνωση και συγκέντρωση στο δρόμο, σε ένα συγκεκριμένο σημείο που σου λέει «όριο 60», σε έναν δρόμο αποκλεισμένο από πεζούς και μακριά από κατοικημένη περιοχή; Ή το να χαζεύεις την For You Page στο Tiktok και να κάνεις βιντεοκλήση; Το να στέλνεις μηνύματα την στιγμή που είσαι στην «εμπόλεμη ζώνη» του κέντρου, θέτοντας σε κίνδυνο οδηγούς και αναβάτες γύρω σου; Γιατί για το αν σέβεσαι τον εαυτό σου δεν θέλω να το σκεφτώ, πάμε παρακάτω!

Σου φταίω εγώ λοιπόν; Που κινούμαι ανάμεσα σας και ξεφεύγω, που ξέρω πού και πόση ταχύτητα να κρατώ και ας σημαίνει αυτό, ότι θα κινούμαι de facto πιο γρήγορα από εσάς; Τουλάχιστον, εγώ οδηγώ. Δεν χαζεύω οθόνες, δεν τσακώνομαι με την σύντροφο μου στο τηλέφωνο, δεν μασουλάω και δεν βάφομαι την ώρα της οδήγησης. Ποιο είναι άραγε το σοβαρότερο «έγκλημα»;

Καλούς δρόμους.

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 ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2026

***CITY NEWS* 10**

***ΡΕΠΟΡΤΑΖ* 26**

***ΝΕΑ ΜΟΝΤΕΛΑ* 52**

***ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ* 96**

CITY TRIP / Βαλμπόνα με CFMOTO 450MT **108**

ΔΟΚΙΜΗ / QJMOTOR SQ 350 **120**





CITYRIDER

SCOOTER•ΠΑΠΙ•ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ

ΔΟΚΙΜΗ / HONDA NX500 E-CLUTCH **130**



ΔΟΚΙΜΗ / BENELLI TRK 702 **142**



ΑΠΟΣΤΟΛΗ** / BMW R 12 G/S **152



ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ** / TRIUMPH TIGER 1200 **162

***CITY VIEW** /*
*ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΣ ΜΕ SUZUKI BURGMAN 400H **172***



CITYDRIVER NEWS 183

CITYDRIVER** / AUDI Q3 1.5 TFSI 150 PS **190

TIPS AND TRICKS** / Σωστό φρενάρισμα **200

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ 207

ΧΡΗΣΙΜΑ 238

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

T114

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

Έρευνα – Η τεράστια σημασία της μοτοσυκλέτας για την οικονομία της Ευρώπης

«Με τη βούλα» και από την Οξφόρδη – Η βιομηχανία της μοτοσυκλέτας στην Ευρώπη δημιουργεί μία αλυσίδα αξίας που εκτείνεται πολύ πιο μακριά από τα εργοστάσια – Οι σκληρές παραδοχές για τα τελευταία εμπορικά χρόνια.

Στα πλαίσια και της EICMA 2026, όπου και συναντιέται ο εμπορικός παλμός της μοτοσυκλέτας με τα πρόσωπα πίσω από τις πολιτικές αποφάσεις, οργανώθηκε και το συνέδριο με τίτλο «Motonomics – Βιομηχανικές πραγματικότητες και Ορίζοντες Πολιτικής», όπου και παρουσιάστηκαν και τα αποτελέσματα έρευνας της Οξφόρδης, για την οικονομική συμβολή των μοτοσυκλετών στην Ευρώπη.

Πιο συγκεκριμένα, η έρευνα των Oxford Economics, έδειξε ότι κατά το 2024, ο τομέας μοτοσυκλέτας στην Ευρώπη συνέβαλε σε 35,1 δις. ευρώ από το ΑΕΠ της Ευρώπης, όπως και στην εξασφάλιση εσόδων από φόρους ύψους 20,6 δις. ευρώ, ενώ υποστήριξε 481.600 θέσεις εργασίας.

Από την δραστηριότητα της βιομηχανίας, πιο συγκεκριμένα, μόνο η παραγωγή, εμπορία και επισκευή μοτοσυκλετών και ανταλλακτικών αυτών, προσέφερε 26,7 δις. ευρώ στο ΑΕΠ της Ευρώπης και υποστήριξε 356.700 επαγγέλματα, ενώ ο τομέας κρανών και προστατευτικού εξοπλισμού αναβάτη ήταν υπεύθυνος για 5,7 δις. ευρώ και περίπου 89.000 επαγγέλματα. Το κομμάτι των αγώνων, εκθέσεων και εταιρικών εκδηλώσεων προσέφερε 2,7 δις. ευρώ και υποστήριξε 36.000 θέσεις εργασίας.

Σύμφωνα με τα δεδομένα της έρευνας, η Ιταλία και η Γερμανία έχουν προσφέρει μαζί το 46% των παραπάνω οικονομικών οφελών (από 23% η καθεμία), ακολουθούμενες από την Γαλλία με 13%, το Ηνωμένο Βασίλειο με 9%, την Ισπανία με 7% και την Αυστρία με 5%.

Η σκληρή πραγματικότητα των εξαγωγών

Για το 2024, η ευρωπαϊκή βιομηχανία μοτοσυκλετών και τμημάτων εξήγαγε περίπου τον μισό από τον όγκο παραγωγής της σε άλλες αγορές, με τις ΗΠΑ να είναι η σημαντικότερη εξ αυτών με αξία συναλλαγών 761 εκατ. ευρώ, όμως για το 2025 ήρθε μία επιθετική αναπροσαρμογή των δεδομένων. Οι εξαγωγές μειώθηκαν κατά 22% στα 2 δις. ευρώ, ενώ οι εισαγωγές αυξήθηκαν κατά 12% σε αξία 3,9 δις. ευρώ, αποκαλύπτοντας προφανώς ένα κενό ύψους σχεδόν 2 δις. ευρώ στο εμπόριο. Προφανώς, η ραγδαία άνοδος και εδραίωση πολλαπλών κινεζικών αλλά και ινδικών εργοστασίων, έχει να κάνει με αυτό το αποτέλεσμα

33% γρηγορότερη μετακίνηση στην πόλη – Κάθε αναβάτης γλιτώνει 580 ευρώ τον χρόνο

Τα ίδια ερευνητικά δεδομένα αποκαλύπτουν την τεράστια σημασία της μετακίνησης με δίκυκλο, στις «πηγμένες» ευρωπαϊκές πόλεις. Στην Ευρώπη κινούνται 42 εκατομμύρια μοτοσυκλέτες και δίκυκλα, περίπου το 11% του μηχανοκίνητου στόλου, με 6,4 εκατομμύρια ανθρώπους να χρησιμοποιούν καθημερινά το δίκυκλο, για την μετακίνηση από και προς την εργασία.

Οι μετακινήσεις είναι ταχύτερες κατά το ένα τρίτο σε σχέση με το αυτοκίνητο, ενώ για το παρκάρισμα μίας μοτοσυκλέτας χρειάζεσαι μόλις 2,9 τετραγωνικά μέτρα, σε αντίθεση με τα περίπου 11,5 για το αυτοκίνητο. Κάθε αναβάτης δικύκλου στην Ευρώπη γλιτώνει περίπου 580 ευρώ τον χρόνο, χάρη στην μείωση της διάρκειας μετακίνησης, ενώ η μοτοσυκλέτα στο σύνολο της επιφέρει μία μείωση ρύπων CO2 στην ατμόσφαιρα, κατά 2,4 εκατομμύρια τόνους!

Τι θα γίνει αν μόλις το 5% των οδηγών αυτοκινήτου πάρουν μοτοσυκλέτα

Η έρευνα αποκαλύπτει ότι τα οφέλη θα είναι άμεσα, ακόμη και αν μόλις 5% των οδηγών αυτοκινήτου στην Ευρώπη επιλέξει να μετακινείται με μοτοσυκλέτα – Θα γλιτώσουν 28 εκατομμύρια ημέρες χρόνου μετακίνησης (!!!) κάθε χρόνο, με συνολικό όφελος 12,5 δις. ευρώ! Παράλληλα, οι ρύποι θα μειωθούν κατά 2,6 εκατ. τόνους CO2, ενώ οι πόλεις θα μπορούσαν να απελευθερώσουν 124 τετραγωνικά χιλιόμετρα χώρων στάθμευσης, επιφάνεια ίση με 17.000 γήπεδα ποδοσφαίρου, όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο ACEM.

Πιο συγκεκριμένα, για συγκεκριμένο αυτοκινητόδρομο με κυκλοφοριακό πρόβλημα στο Βέλγιο, ένα ποσοστο 10% εναλλαγής αυτοκινήτου με μοτοσυκλέτα, υπολογίστηκε ότι θα επέφερε μείωση των καθυστερήσεων στο μποτιλιάρισμα κατά 40%! Καταπληκτικά πράγματα! Εσείς, έχετε δίκυκλο ή μοτοσυκλέτα; Αν όχι, τι ακριβώς περιμένετε;



ZXMOTO – Έφτασε τις 100.000 μοτοσυκλέτες σε 20 μήνες!

Η εταιρεία του Zhang Xue συνεχίζει να απασχολεί την επικαιρότητα – και πώς να μην το κάνει, όταν μέσα σε λιγότερο από δύο χρόνια, πετυχαίνει να έχει φτιάξει 100.000 μοτοσυκλέτες και να ξεκινάει απόβαση και στις αγορές εξαγωγής.

Με μία τελετή που πραγματοποιήθηκε πριν από λίγες ημέρες, συγκεκριμένα την Τετάρτη 11 Νοεμβρίου, ο Zhang Xue της ZXMOTO γιόρτασε την παραγωγή 100.000 μοτοσυκλετών, μέσα σε 20 μήνες. Για την ιστορία, η παραγωγή της ZXMOTO ξεκίνησε τον Μάρτιο του 2025 και οι πρώτες 10.000 μονάδες επετεύθησαν τον Ιούλιο του ίδιου έτους.

Η «τυχερή» 100.000ή μοτοσυκλέτα ήταν μία 820RR σε κόκκινο χρώμα, την οποία ο ίδιος ο Zhang Xue υπέγραψε πριν την έξοδο της από το εργοστάσιο.

Οι 100.000 μοτοσυκλέτες είναι, όπως φαίνεται, ακόμη ένας στόχος που καταρρίφθηκε, με την ZXMOTO να δηλώνει έτοιμη για την ευρωπαϊκή της απόβαση. Στα πλαίσια της EICMA, μας επέδειξε μεγάλο περίπτερο με πολλές νέες μοτοσυκλέτες και scooter. Μάλιστα, σύμφωνα με συγκεκριμένες πληροφορίες που εκκρεμούν οριστικής επιβεβαίωσης, ο Xue ετοιμάζει νέο εργοστάσιο στην Chongqing της Κίνας, δυναμικότητας 500.000 μονάδων τον χρόνο. Το μέλλον προμηνύεται ενδιαφέρον...!





VELARA 125

TIMH: 2.870€

Yamaha - Νέο σύστημα ανταλλαγής μπαταριών για ηλεκτρικά ποδήλατα στην Ευρώπη

Η Yamaha δοκιμάζει στο Βερολίνο ηλεκτρικά ποδήλατα με ανταλλάξιμες μπαταρίες, εξετάζοντας μια λύση για ταχύτερες και αποδοτικότερες αστικές μετακινήσεις.

Μια διαφορετική προσέγγιση στη φόρτιση των ηλεκτρικών ποδηλάτων δοκιμάζει η Yamaha στο Βερολίνο, μέσω της θυγατρικής της ENYRING. Από τα τέλη Οκτωβρίου 2026, η εταιρεία εφαρμόζει πιλοτικά ένα σύστημα που επιτρέπει στους χρήστες να αντικαθιστούν την αποφορτισμένη μπαταρία του ποδηλάτου τους με μια φορτισμένη, χωρίς να χρειάζεται να περιμένουν μέχρι να ολοκληρωθεί η φόρτιση.

Στο πρόγραμμα συμμετέχουν επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στις διανομές, στην ενοικίαση ποδηλάτων και στις μετακινήσεις εργαζομένων. Η ENYRING τους παρέχει ηλεκτρικά υποβοηθούμενα ποδήλατα, καθώς και πρόσβαση σε δίκτυο σταθμών ανταλλαγής μπαταριών που έχει εγκαταστήσει σε διάφορα σημεία της γερμανικής πρωτεύουσας.
Η διαδικασία είναι απλή, όταν η μπαταρία ενός ποδηλάτου εξαντλείται, ο χρήστης μπορεί να μεταβεί σε έναν σταθμό, να την αντικαταστήσει με μια φορτισμένη και να συνεχίσει τη διαδρομή του. Με αυτόν τον τρόπο περιορίζεται ο χρόνος ακινητοποίησης του οχήματος, κάτι ιδιαίτερα σημαντικό για επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν καθημερινά ηλεκτρικά ποδήλατα.

Στόχος της Yamaha είναι να διαπιστώσει αν το συγκεκριμένο μοντέλο μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικά σε πραγματικές συνθήκες. Κατά τη διάρκεια των δοκιμών θα συλλέγονται στοιχεία για τη συχνότητα χρήσης των ποδηλάτων, την αποδοτικότητα των σταθμών και τις δυσκολίες που ενδέχεται να προκύψουν στη διαχείριση του δικτύου. Τα αποτελέσματα θα αξιοποιηθούν για να εξεταστεί η δυνατότητα ευρύτερης εμπορικής εφαρμογής της υπηρεσίας.

Η ENYRING ιδρύθηκε από τη Yamaha τον Δεκέμβριο του 2023, με έδρα το Βερολίνο, και επικεντρώνεται στην ανάπτυξη λύσεων αστικής κινητικότητας με μικρότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Το εγχείρημα εντάσσεται στον ευρύτερο στόχο της Yamaha για επίτευξη ουδετερότητας άνθρακα έως το 2050. Προς το παρόν, το πιλοτικό πρόγραμμα αφορά αποκλειστικά ηλεκτρικά υποβοηθούμενα ποδήλατα και όχι ηλεκτρικά scooter ή μοτοσυκλέτες.



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

Γερμανία - Αμφισβητείται η αποτελεσματικότητα των ηχητικών ταινιών στους δρόμους

Στη Γερμανία εξετάζεται η αφαίρεση ηχητικών ταινιών από επικίνδυνο δρόμο, λόγω αντιδράσεων για θόρυβο, φθορές και αμφίβολη αποτελεσματικότητα.

Στο επίκεντρο συζητήσεων για την οδική ασφάλεια βρίσκονται στη Γερμανία οι ηχητικές ταινίες επιβράδυνσης, έπειτα από καταγγελίες για θόρυβο, φθορές σε οχήματα και αμφίβολα αποτελέσματα στη μείωση της ταχύτητας. Η συζήτηση αφορά συγκεκριμένα τον επαρχιακό δρόμο που συνδέει τις πόλεις Zella-Mehlis και Oberhof, στη Θουριγγία, μια διαδρομή με πολλές στροφές, ιδιαίτερα δημοφιλή στους μοτοσυκλετιστές.

Οι τοπικές αρχές αποφάσισαν τον Σεπτέμβριο του 2025 να τοποθετήσουν εγκάρσιες ηχητικές ταινίες σε επτά επικίνδυνα σημεία της διαδρομής, μετά την καταγραφή 19 τροχαίων ατυχημάτων την περίοδο 2023-2024, δύο εκ των οποίων ήταν θανατηφόρα.

Πρόκειται για πορτοκαλί υπερυψωμένες λωρίδες, ύψους περίπου δύο εκατοστών, οι οποίες προκαλούν θόρυβο και κραδασμούς κατά τη διέλευση των οχημάτων. Στόχος τους είναι να προειδοποιούν τους οδηγούς και να τους ωθούν να μειώνουν ταχύτητα πριν από τις επικίνδυνες στροφές.

Παράλληλα, επαγγελματίες οδηγοί λεωφορείων καταγγέλλουν έντονους κραδασμούς και μηχανικές φθορές, ενώ κάτοικοι της περιοχής διαμαρτύρονται για τον συνεχή θόρυβο. Έχουν επίσης αναφερθεί περιπτώσεις απότομου φρεναρίσματος από οδηγούς που αιφνιδιάζονται καθώς πλησιάζουν στις ταινίες.

Τα περιστατικά αυτά έχουν οδηγήσει εκπροσώπους του Δήμου Oberhof να ζητούν την απομάκρυνσή τους. Το θέμα αναμένεται να εξεταστεί τον Νοέμβριο από την αρμόδια επιτροπή τροχαίων ατυχημάτων της περιφέρειας Schmalkalden-Meiningen.

Πάντως, η γερμανική αστυνομία διευκρινίζει ότι δεν υπάρχουν ακόμη επαρκή στοιχεία για να αξιολογηθεί η επίδραση του μέτρου στα ατυχήματα. Επομένως, δεν μπορεί προς το παρόν να θεωρηθεί αποδεδειγμένη η αποτυχία του.

Στην Ελλάδα χρησιμοποιούνται επίσης “σαμαράκια” στο οδόστρωμα για τον περιορισμό της ταχύτητας, κυρίως σε αστικές περιοχές, κοντά σε σχολεία, διαβάσεις πεζών και σημεία αυξημένης επικινδυνότητας.

Ωστόσο, τα σαμαράκια δεν πρέπει να συγχέονται με τις ηχητικές ταινίες της γερμανικής περίπτωσης. Τα πρώτα έχουν σχεδιαστεί ώστε να επιβάλλουν ουσιαστική μείωση της ταχύτητας, ενώ οι δεύτερες λειτουργούν κυρίως ως προειδοποίηση μέσω θορύβου και κραδασμών.

Ιδιαίτερα για τις μοτοσυκλέτες, το ζητούμενο με την επιβολή τέτοιων μέτρων ασφαλείας, δεν είναι απλώς να αναγκάζεται ο οδηγός να επιβραδύνει, αλλά να το κάνει εγκαίρως και με ασφάλεια.



Αγγλία - Νέες διαγραμμίσεις βοηθούν τους μοτοσικλετιστές να στρίβουν με ασφάλεια

Νέες διαγραμμίσεις στην Αγγλία βοηθούν τους μοτοσικλετιστές να επιλέγουν σωστή ταχύτητα και τροχιά στις στροφές, με στόχο τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

Μια ενδιαφέρουσα πρωτοβουλία για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των μοτοσικλετιστών ξεκίνησε στην Αγγλία, όπου τοποθετήθηκαν για πρώτη φορά ειδικές διαγραμμίσεις που βοηθούν τους αναβάτες να προσεγγίζουν και να διασχίζουν τις στροφές με μεγαλύτερη ασφάλεια.

Πρόκειται για το σύστημα PRIME (Perceptual Rider Information for Maximising Expertise and Enjoyment), το οποίο αναπτύχθηκε αρχικά στη Σκωτία, με χρηματοδότηση του οργανισμού Road Safety Trust, και στη συνέχεια εφαρμόστηκε σε τέσσερις τοποθεσίες στην Ουαλία. Πλέον επεκτείνεται και στην Αγγλία, με την κομητεία Derbyshire να γίνεται η πρώτη που λαμβάνει ειδική άδεια από το βρετανικό Υπουργείο Μεταφορών για την εφαρμογή του.

Το PRIME λειτουργεί με τη χρήση ειδικών διαγραμμίσεων στο οδόστρωμα, οι οποίες λειτουργούν ως οπτικοί οδηγοί για τους μοτοσικλετιστές.

Οι αναβάτες περνούν μέσα από τα κενά που σχηματίζονται ανάμεσα στις διαγραμμίσεις, επιλέγοντας έτσι καταλληλότερη θέση στον δρόμο και προσαρμόζοντας την ταχύτητά τους πριν εισέλθουν στη στροφή.

Με αυτόν τον τρόπο επιδιώκεται να περιοριστούν τα απότομα φρεναρίσματα ενώ η μοτοσυκλέτα βρίσκεται ήδη υπό κλίση, καθώς και οι λανθασμένες επιλογές τροχιάς που μπορεί να οδηγήσουν σε απώλεια ελέγχου. Το σύστημα δεν παρεμβαίνει στη λειτουργία της μοτοσυκλέτας, αλλά αξιοποιεί την οπτική καθοδήγηση ώστε να βοηθήσει τον αναβάτη να λάβει καλύτερες αποφάσεις.

Οι αρμόδιες αρχές ανέλυσαν στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων με μοτοσυκλέτες από το 2015 έως το 2024, αναζητώντας κυρίως επαρχιακούς δρόμους με αυξημένη συχνότητα συγκρούσεων, ιδιαίτερα σε στροφές όπου η απώλεια ελέγχου αποτελούσε πιθανό παράγοντα.

Παράλληλα, η Αστυνομία θα αξιοποιήσει υπάρχουσες κάμερες για να συγκρίνει τη συμπεριφορά των αναβατών πριν και μετά την εφαρμογή των διαγραμμίσεων, εξετάζοντας

κυρίως την ταχύτητα και τη θέση τους στο οδόστρωμα. Τα αποτελέσματα θα αξιολογηθούν και μέσω ακαδημαϊκής έρευνας.

Η εφαρμογή του PRIME στην Αγγλία αποτελεί ένα ακόμη παράδειγμα παρέμβασης στην οδική υποδομή με επίκεντρο τις ανάγκες των μοτοσικλετιστών. Το κατά πόσο θα συμβάλει ουσιαστικά στη μείωση των ατυχημάτων θα φανεί από την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων του.



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**



...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

Ιταλία – Όχι απλά νόμιμη, αλλά υποχρεωτική η διήθηση! Τι λέει νέος ΚΟΚ προ των πυλών

«Σεισμό» αναμένεται να προκαλέσει η συζήτηση περί νέου κώδικα οδικής κυκλοφορίας που προβλέπει σημαντική διευκόλυνση στους μοτοσυκλετιστές, σε καταστάσεις τύπου «Κηφισός» - Το να σε «κλείσει» αυτοκίνητο στην κίνηση θα τιμωρείται με πρόστιμο!

Πολλαπλά διεθνή ρεπορτάζ αναφέρονται σε νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στην Ιταλία, που βρίσκεται σε διαβούλευση αυτή την στιγμή και αναμένεται να τεθεί σε εφαρμογή το νωρίτερο τον Ιανουάριο του 2028. Ο εν λόγω κώδικας θα φέρει αρκετές αλλαγές που αφορούν άμεσα τους μοτοσυκλετιστές, ίσως με πιο ηχηρή εξέλιξη,



αυτή του τίτλου: Θα προβλέπει την υποχρεωτική δημιουργία μίας «εικονικής λωρίδας κυκλοφορίας» σε συνθήκες μποτιλιαρίσματος, που θα επιτρέπει την ασφαλή διέλευση των μοτοσυκλετιστών και την διαφυγή τους από την κίνηση.

Πώς ακριβώς θα γίνει αυτό: Σύμφωνα με τα σχετικά ρεπορτάζ, σε δρόμους εντός πόλεων που δεν έχουν ΛΕΑ, σε περίπτωση μποτιλιαρίσματος, οι οδηγοί των αυτοκινήτων θα υποχρεούνται να παραχωρήσουν χώρο στους μοτοσυκλετιστές, δημιουργώντας τουλάχιστον μία εικονική λωρίδα: Οι κινούμενοι στην αριστερή λωρίδα αυτοκινητιστές θα πρέπει να ανοίγονται προς τα αριστερά όσο είναι δυνατόν, οι δε στην δεξιά λωρίδα, κατά δεξιότερα όσο είναι δυνατόν. Στις «εικονικές» λωρίδες που θα προκύπτουν, οι μοτοσυκλετιστές θα μπορούν να κινούνται ελεύθερα.

Σε μία πιο απλή εξήγηση, φανταστείτε το καθημερινό φαινόμενο του Κηφισού, στον οποίο εκ των πραγμάτων υπάρχει μία «λωρίδα» κίνησης μοτοσυκλετιστών, μεταξύ μεσαίας και αριστερής. Αυτήν ακριβώς την λωρίδα, η νέα ιταλική νομοθεσία θέλει να εξασφαλίζει νομοθετώντας την ξεκάθαρα και υποχρεώνοντας τους οδηγούς αυτοκινήτων, να δράσουν ανάλογα! Μάλιστα, θα προβλέπεται πρόστιμο 80-320 ευρώ, σε όποιον οδηγό δεν διευκολύνει το άνοιγμα αυτής της εικονικής λωρίδας, κλείνοντας τους δικυκλιστές.

Οι τελευταίοι, αναμένεται να διευκολυνθούν σημαντικά με αυτή την παρέμβαση, πρώτον όντας καλυμμένοι και νομικά για την πρακτική της διήθησης, κατά δεύτερον ελεύθεροι να ρεύσουν χωρίς να αναγκάζονται να υπομένουν και τις όποιες καιρικές συνθήκες, εν ακινησία.

Ωστόσο θα ληφθεί ένα ακόμη μέτρο, που επίσης θα συζητηθεί: Ο νέος ΚΟΚ θα προβλέπει και την νόμιμη χρήση της ΛΕΑ από τους μοτοσυκλετιστές, και πάλι σε περίπτωση μποτιλιαρίσματος, σε δρόμους όπου υπάρχει προφανώς η ΛΕΑ και εννοείται υπό προϋποθέσεις. Αυτές είναι: Η χρήση της ΛΕΑ θα επιτρέπεται μόνο σε μποτιλιάρισμα ή συμφόρηση λόγω ατυχήματος, αποκλειστικά στους δικυκλιστές, που θα υποχρεούνται να κινούνται αργά και να παραχωρήσουν την λωρίδα άμεσα, στα οχήματα έκτακτης ανάγκης, όταν αυτό απαιτηθεί.

Εκπτώσεις στα πρόστιμα... αν φοράς τον νόμιμο εξοπλισμό!
Ο νέος Κ.Ο.Κ. φέρνει και άλλες αλλαγές, που επίσης θα συζητηθούν. Σύμφωνα με τις ίδιες πηγές, θα γίνουν υποχρεωτικά δια νόμου αερόσακος ή προστατευτικό πλάτης για αναβάτη αλλά και συνεπιβάτη σε μοτοσυκλέτα, όπως επίσης και τα γάντια, για την κίνηση στους αυτοκινητόδρομους – εννοείται, με πιστοποίηση CE.

Ως... δέλεαρ για να «ντυθούν σωστά» οι μοτοσυκλετιστές, ο νέος κώδικας προβλέπει μείωση στο μισό, προβλεπόμενων προστίμων σε περίπτωση που προκληθεί ατύχημα με υπαιτιότητα του μοτοσυκλετιστή ή λόγω υπερβολικής ταχύτητας! Συζητήσιμα πράγματα από κάθε σκοπιά – οπότε αφήστε μας το σχόλιο σας στα social media…

Παρουσίαση Triumph Tiger 1200 2027 στο Μαρόκο - Με το δεξί!

Νέο σε όλα του, το υπερόπλο τουρισμού της Triumph, μας συστήθηκε σε μία παρουσίαση στην καρδιά της ερήμου Agafay, στο Μαρόκο. Με πληθώρα αλλαγών, αλλά και νέα αντιπροσώπευση στην Ελλάδα, οι τέσσερις νέες εκδόσεις Tiger 1200, μας περίμεναν να τις ανακαλύψουμε στην αφρικανική ήπειρο.

Του Τάκη Μανιάτη

Η Triumph ανανέωσε εκ βάθρων τον μεγάλο “Τίγρη”, την ναυαρχίδα της γκάμας και στοχεύει ψηλά, διεκδικώντας με δάφνες ένα σοβαρό μερίδιο αγοράς. Πιο premium από ποτέ, η νέα σειρά Tiger 1200 που διαχωρίζεται σε GT και Explorer, προσφέροντας τέσσερις συνολικά εκδόσεις (GT Pro / Rally Pro και GT Explorer και Rally Explorer), διαχωρίζεται κυρίως στους ακτινωτούς τροχούς και τον προστατευτικό εξοπλισμό (προστατευτικές μπάρες, αλουμινένια ποδιά) των Rally εκδόσεων, και στα μεγαλύτερα ρεζεβουάρ των





Explorer (Από 20 λίτρα, 30) και φυσικά τα βάρη, που ξεκινούν από τα 250 κιλά των GT Pro για να περάσουν στα 255 των Rally Pro, στα 260 των GT Explorer και στα 268 των Rally Explorer.

Στο Μαρόκο βρεθήκαμε ως καλεσμένοι της νέας αντιπροσωπείας, Όμιλος Επιχειρήσεων Σαρακάκη, που μέσα σε άλλες αντιπροσωπεύει ως γνωστόν και την Honda πάνω από 60 χρόνια στη χώρα μας.
Μία νέα κίνηση της εταιρίας για ανάδειξη των premium προϊόντων που πλέον θα αντιπροσωπεύει τόσο για την Ελλάδα όσο και για την αγορά της Βουλγαρίας όσο και της Μάλτας, με μία συνεργασία που καλύπτει τόσο την πώληση μοτοσυκλετών, όσο και των γνήσιων ρούχων και αξεσουάρ και ανταλλακτικών, καθώς και την εξυπηρέτηση μετά την πώληση.

Στην κατεύθυνση αυτή έρχεται ευχάριστα να προστεθεί η αποστολή πέντε δημοσιογράφων για την κάλυψη της παρουσίασης των νέων Tiger με στόχο την καλύτερη ενημέρωση του μοτοσυκλετιστικού κοινού στην χώρα μας.

Στην έρημο Agafay, όπου βρεθήκαμε κυριολεκτικά “στην μέση του πουθενά”





σε ένα εξαιρετικό ξενοδοχείο τύπου glambing το οποίο ταίριαζε στις ανάγκες της παρουσίασης, είχαμε την ευκαιρία να μιλήσουμε με τους αναβάτες εξέλιξης, τους μηχανικούς και το τμήμα marketing της εταιρίας, για τις αναβαθμίσεις των μοντέλων και τις βλέψεις τους για το μέλλον.

Η παρουσίαση περιελάμβανε φυσικά το τεχνικό κομμάτι στο οποίο αναλύθηκαν εκτεταμένα οι αλλαγές που έγιναν και θα δούμε αναλυτικά σε επόμενα άρθρα.

Επιγραμματικά όμως:

- Ο κινητήρας, απέκτησε 8 επιπρόσθετα άλογα με αλλαγή στην κεφαλή, στον θάλαμο καύσης, στις βαλβίδες και στο σύστημα ψεκασμού, φτάνοντας στα 158.
- Τοποθετήθηκε σύστημα radar ARAS τόσο μπροστά όσο και πίσω, το οποίο ενημερώνει για κινούμενο όχημα πίσω ή στο πλάι με σύστημα ενημέρωσης για αποφυγή στην οθόνη, ενώ συνεργάζεται με τα φρένα, ώστε να πιέζει περισσότερο το σύστημα για ιδανικό φρενάρισμα σε περίπτωση πανικού – όταν διαπιστώνει ότι η απόσταση μπροστά μειώνεται σημαντικά από το προπορευόμενο όχημα.





- Τοποθετήθηκε σύστημα ανύψωσης της ανάρτησης EERA Highlift της Showa, το οποίο χαμηλώνει την μοτοσυκλέτα κατά 3 εκατοστά, ώστε να μπορείς να ανέβεις ευκολότερα πάνω της / να την σηκώσεις στο διπλό stand, το οποίο φροντίζει πάντα να “ζυγίζει” σωστά το βάρος των επιβαινόντων και να αυτορυθμίζει τις προφορτίσεις / αποσβέσεις.
- Τοποθετήθηκε νέο σύστημα Car Play / Android Auto για πλήρη πρόσβαση σε εφαρμογές στην νέα οθόνη TFT 7 Ιντσών – καθώς και σύστημα πλοήγησης.
- Άλλαξαν οι τροχοί στο Rally, και από 21/18, επιστρέψαμε στους 19/17 αλλά με ακτίνες για το χώμα.
- Νέα σχεδίαση στο μπροστινό μέρος με νέα φωτιστικά σώματα, νέο ρεζερβουάρ με θήκη αποθήκευσης κινητού.



Με αυτές τις σημαντικότατες αλλαγές, η Triumph έρχεται να μας συστήσει ξανά την premium μοτοσυκλέτα adventure που διαθέτει για τουρισμό εντός και εκτός δρόμου, και να μας βάλει να την οδηγήσουμε σε όλες τις διαθέσιμες συνθήκες.
Δύο μέρες οδήγησης, η μία αμιγώς χωμάτινη, και η άλλη ασφάλτινη, περιλαμβάνονταν στο menu της οδήγησης όπου θα βλέπαμε κατά πόσο το νέο μοντέλο διαθέτει τεχνολογία που εναρμονίζεται τις ανάγκες του σύγχρονου αναβάτη.





Δύο μέρες στην αφρικανική ήπειρο πάνω στην νέα Triumph Tiger 1200 η οποία με νέα αντιπροσωπεία και τιμές που ανακοινώθηκαν σε εξαιρετικά επίπεδα, έρχεται να μπει δυναμικά στην αγορά των μεγάλων premium adventure

Με τις τιμές να ξεκινούν από τα 23.295euro για την GT Pro, 24.995euro για την GT Explorer, 24.295euro για την Rally Pro και 25.995euro για την Rally Explorer, [για μοντέλα που διαθέτουν την κορυφή της τεχνολογίας και είναι full εξοπλισμένες, αναμένεται με την νέα αντιπροσώπευση του Ομίλου Επιχειρήσεων Σαρακάκη, ένα ιδανικό μέλλον με το μερίδιο πωλήσεων που τους αναλογεί.

Περισσότερα για τις οδηγικές εντυπώσεις, σε άρθρα και video που θα δημοσιευθούν σύντομα.

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

Διπλώματα οδήγησης - Κάμερες στις εξετάσεις και ψηφιακή καταγραφή μαθημάτων

Αλλαγές στη διαδικασία απόκτησης διπλώματος οδήγησης προετοιμάζει το Υπουργείο Μεταφορών, με στόχο τη μεγαλύτερη διαφάνεια.

Αλλαγές στον τρόπο εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψήφιων οδηγών βρίσκονται στο στάδιο του σχεδιασμού, με την εγκατάσταση καμερών στις πρακτικές εξετάσεις και την ψηφιακή καταγραφή των μαθημάτων να αποτελούν βασικά σημεία των προτεινόμενων παρεμβάσεων. Πρόκειται για έναν σχεδιασμό που δεν έχει τεθεί ακόμη σε εφαρμογή, ενώ αναμένονται οι επίσημες ρυθμίσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Σύμφωνα με όσα δήλωσε στο EPTnews Radio 105,8 η πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εκπαιδευτών Οδήγησης, Έφη Λέντζιου, εξετάζεται η χρήση QR code για την καταγραφή της έναρξης και της λήξης τόσο των θεωρητικών όσο και των πρακτικών μαθημάτων. Παράλληλα, προβλέπεται η χρήση tablet από τους εξεταστές, περιορίζοντας τη χρήση χειρόγραφων εγγράφων.



Ο σχεδιασμός περιλαμβάνει ακόμη ηλεκτρονική κλήρωση εξεταστών, ψηφιακή καταγραφή των λαθών και δυνατότητα υποβολής ένστασης με βάση τα στοιχεία της εξέτασης. Για την ανάπτυξη των σχετικών ψηφιακών υπηρεσιών έχει υπογραφεί σύμβαση ύψους 2,1 εκατομμυρίων ευρώ.

Στόχος είναι να περιοριστούν οι παρατυπίες, να διασφαλίζεται ότι πραγματοποιούνται τα προβλεπόμενα μαθήματα και να υπάρχει μεγαλύτερη αντικειμενικότητα στην αξιολόγηση των υποψηφίων.

Οι σχεδιαζόμενες αλλαγές αφορούν συνολικά το σύστημα εκπαίδευσης και εξέτασης οδηγών. Μάλιστα, η καταγραφή των πρακτικών εξετάσεων για μοτοσυκλέτες και μοτοποδήλατα δεν αποτελεί κάτι νέο.

Συγκεκριμένα, ο νόμος 4850/2021 προβλέπει ήδη ότι, κατά την πρακτική εξέταση μοτοσυκλέτας, η κάμερα τοποθετείται στο εκπαιδευτικό αυτοκίνητο που ακολουθεί τον υποψήφιο. Επομένως, δεν προβλέπεται η τοποθέτησή της πάνω στη μοτοσυκλέτα ή στο κράνος του αναβάτη.

Ωστόσο, το συγκεκριμένο σύστημα καταγραφής δεν έχει εφαρμοστεί πλήρως. Για τον νέο σχεδιασμό δεν έχουν ανακοινωθεί ακόμη οι τελικές τεχνικές λεπτομέρειες, ούτε έχει διευκρινιστεί εάν θα διατηρηθεί αυτούσια η διαδικασία που περιγράφει ο νόμος του 2021.

Ήδη από το 2018 και το 2019 είχαν προωθηθεί αλλαγές στο εξεταστικό σύστημα, οι οποίες προκάλεσαν αντιδράσεις από εκπαιδευτές και εξεταστές, καθώς και κινητοποιήσεις που επηρέασαν τη διεξαγωγή εξετάσεων.

Οι ενστάσεις εκείνης της περιόδου δεν σχετίζονταν μόνο με τις κάμερες, αλλά αφορούσαν και τον τρόπο παρουσίας των εκπαιδευτών, την οργάνωση των εξετάσεων και τις πρακτικές δυσκολίες εφαρμογής του νέου συστήματος.

Ακολούθησε ο νόμος του 2021, που προέβλεπε επίσης οπτικοακουστική καταγραφή των πρακτικών εξετάσεων. Παρά τη σχετική νομοθετική πρόβλεψη, το μέτρο δεν προχώρησε στην πλήρη εφαρμογή του.

Ο Νοέμβριος του 2026 έχει αναφερθεί ως πιθανός χρόνος προώθησης της σχετικής νομοθετικής πρωτοβουλίας και όχι ως ημερομηνία έναρξης των νέων διαδικασιών.

Από την πλευρά του, ο γενικός γραμματέας Πληροφοριακών Συστημάτων και Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Δημοσθένης Αναγνωστόπουλος, επιβεβαίωσε ότι η ανάπτυξη του νέου ψηφιακού συστήματος βρίσκεται σε εξέλιξη, χωρίς να προσδιορίσει πότε θα τεθεί σε λειτουργία. Συνεπώς, για όσους πρόκειται να αποκτήσουν ή να αναβαθμίσουν το δίπλωμα τους, δεν προκύπτει προς το παρόν κάποια άμεση αλλαγή στη διαδικασία εξέτασης. Το επόμενο βήμα είναι η επίσημη παρουσίαση των τελικών ρυθμίσεων και του χρονοδιαγράμματος εφαρμογής τους.

VIDEO – Παραλίγο σύγκρουση μοτοσυκλετιστή με αγριογούρουνο On camera!

Άγιο είχε αναβάτης μοτοσυκλέτας στην Κέρκυρα, ο οποίος πραγματικά γλίτωσε από σοβαρό ατύχημα, για χιλιοστά του μέτρου και του δευτερολέπτου.

Το βίντεο που θα δείτε παρακάτω, δημοσιεύθηκε από χρήση των κοινωνικών δικτύων και γρήγορα μάζεψε, όπως ήταν φυσικό, έντονο σχολιασμό. Στο κλιπ, βλέπουμε ότι ο μοτοσυκλετιστής ήταν σίγουρα τυχερός, αφού αποφεύγει για χιλιοστά, την σφοδρή σύγκρουση με το ζώο, όχι όμως και ολοκληρωτικά – αφού χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι το αγριογούρουνο χτύπησε με την μοτοσυκλέτα, αλλά στο πίσω μαρσπιέ (αξίζει να σημειώσουμε εδώ ότι ο χρήστης που ανέβασε το βίντεο, δεν δηλώνει ρητά ότι είναι ο ίδιος που οδηγούσε).

Το συμβάν έλαβε χώρα στην Κέρκυρα και δεν θα μπορούσε παρά να αποτελεί «σήμα κινδύνου» προς όλες τις κατευθύνσεις: Κατά πρώτον, τους ίδιους τους μοτοσυκλετιστές, για τους απρόβλεπτους και συχνά θανατηφόρους κινδύονους στο δρόμο, αλλά και την ανάγκη λήψης μέτρων από κάθε αρμόδιο φορέα, ώστε, όσο είναι δυνατόν, να αποφευχθεί ακόμη ένα ατύχημα ή και δυστύχημα.



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

Μαρούσι - Νεκρός μοτοσυκλετιστής έπειτα από σύγκρουση με αυτοκίνητο στην Κηφισίας

Ακόμη ένας αναβάτης έχασε τη ζωή του στην άσφαλτο, το απόγευμα της Κυριακής 15 Νοεμβρίου, σε τροχαίο δυστύχημα στο Μαρούσι.

Η σύγκρουση σημειώθηκε λίγο μετά τις 16:00, στη διασταύρωση της λεωφόρου Κηφισίας με τη λεωφόρο Πεντέλης, όταν επιβατικό αυτοκίνητο συγκρούστηκε με μοτοσυκλέτα. Το αυτοκίνητο εξετράπη στη συνέχεια της πορείας του, προσκρούοντας σε κολόνα ηλεκτροδότησης και στις διαχωριστικές μπάρες του δρόμου. Ο άτυχος αναβάτης μεταφέρθηκε σοβαρά τραυματισμένος στο νοσοκομείο ΚΑΤ, όπου δυστυχώς κατέληξε.

Εξαιτίας της σφοδρότητας της σύγκρουσης, στο σημείο επιχείρησαν συνολικά έξι πυροσβέστες με δύο οχήματα, ενώ η Τροχαία προχώρησε σε κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για τη συμφόρηση που προκλήθηκε και στα δυο ρεύματα. Τέλος, οι ακριβείς συνθήκες του δυστυχήματος παραμένουν υπό διερεύνηση, με ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες να κάνουν λόγο για παραβίαση ερυθρού σηματοδότη από τον οδηγό του αυτοκινήτου.



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

ΚΤΕΟ - Έρχονται ηλεκτρονικά πρόστιμα για περισσότερα από 500.000 οχήματα

Στο στόχαστρο των ηλεκτρονικών διασταυρώσεων μπαίνουν πλέον και τα οχήματα που δεν έχουν περάσει από τον προβλεπόμενο τεχνικό έλεγχο, με τα πρώτα πρόστιμα να αναμένονται εντός Νοεμβρίου.

Μετά τα ανασφάλιστα οχήματα και τα απλήρωτα τέλη κυκλοφορίας, σειρά παίρνουν όσα οχήματα κυκλοφορούν χωρίς ισχύον δελτίο ΚΤΕΟ. Σύμφωνα με τις πρώτες πληροφορίες, περισσότερα από 500.000 οχήματα εμφανίζουν σχετικές εκκρεμότητες, αριθμός που πάντως δεν έχει ακόμη επιβεβαιωθεί επίσημα. Όπως ανέφερε ο γενικός γραμματέας Πληροφοριακών Συστημάτων και Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Δημοσθένης Αναγνωστόπουλος, οι νέοι έλεγχοι θα πραγματοποιούνται μέσω ηλεκτρονικής διασταύρωσης των μητρώων, χωρίς να απαιτείται φυσικός έλεγχος από την Τροχαία. Για τα επιβατικά ΙΧ, το βασικό πρόστιμο ανέρχεται στα 150 ευρώ, ποσό που με την προσθήκη του ψηφιακού τέλους συναλλαγής 2,4% διαμορφώνεται στα 153,60 ευρώ. Σε άλλες κατηγορίες οχημάτων, όπως λεωφορεία, ταξί και βαρέα φορτηγά, το πρόστιμο φτάνει τα 350 ευρώ.

Η πρώτη ηλεκτρονική επιβολή προστίμου δεν συνοδεύεται αυτομάτως από αφαίρεση διπλώματος. Ωστόσο, σε περίπτωση επανάληψης της παράβασης από τον ίδιο ιδιοκτήτη για το ίδιο όχημα εντός τριετίας, προβλέπεται διπλασιασμός του προστίμου, καθώς και αφαίρεση άδειας και πινακίδων κυκλοφορίας. Ήδη, από τις προηγούμενες ηλεκτρονικές διασταυρώσεις για ασφάλιση και τέλη κυκλοφορίας έχουν προκύψει περίπου 400.000 ειδοποιητήρια και 330.000 πράξεις επιβολής προστίμων.

Η αποστολή των πρώτων ηλεκτρονικών προστίμων για τα ΚΤΕΟ αναμένεται μέσα στον Νοέμβριο, χωρίς ωστόσο να έχει ανακοινωθεί συγκεκριμένη ημερομηνία. Οι ιδιοκτήτες μπορούν στο μεταξύ να ελέγξουν την κατάσταση του οχήματός τους μέσω της υπηρεσίας MyAuto στο gov.gr, όπου εμφανίζονται τα στοιχεία του τελευταίου τεχνικού ελέγχου και η ημερομηνία του επόμενου.



ASUS

CROSS X

Capable of anything





Κορυφαία Αντοχή

Λειτουργικός Εξοπλισμός

Scrambler Σχεδιασμός

Η περιπέτεια δεν έχει προορισμό. Έχει μόνο αφετηρία και κάθε διαδρομή γίνεται μια νέα ανακάλυψη.

Από τους παλμούς της πόλης μέχρι τα πιο ανεξερεύνητα μονοπάτια.
Εκεί που τελειώνει η άσφαλτος, αρχίζουν οι πιο δυνατές ιστορίες. Νέα τοπία, αυθεντικές εμπειρίες, απεριόριστη ελευθερία.

Μην ακολουθείς την διαδρομή. Δημιούργησέ την.





ΤΙΜΗ

2.150€

ASUS

Περιστέρι - Μοτοσυκλέτα της ομάδας Ζ παρέσυρε πεζή με αποτέλεσμα δύο τραυματίες

Τροχαίο ατύχημα με εμπλοκή αστυνομικής μοτοσυκλέτας σημειώθηκε το μεσημέρι του Σαββάτου 7 Νοεμβρίου στο Περιστέρι, όταν δικυκλιστής της ομάδας Ζ παρέσυρε γυναίκα που κινούνταν πεζή σε παράδρομο του Κηφισού.

Το περιστατικό συνέβη λίγο πριν τις 14:00, με δικυκλιστές διασώστες του ΕΚΑΒ να φτάνουν άμεσα στο σημείο και να προσφέρουν τις πρώτες βοήθειες στους δύο τραυματίες. Η γυναίκα διακομίστηκε στον Ερυθρό Σταυρό, όπου νοσηλεύεται με κρανιοεγκεφαλικές κακώσεις, ενώ ο αστυνομικός μεταφέρθηκε στο 401 Στρατιωτικό Νοσοκομείο με τραύματα στο πρόσωπο.

Οι συνθήκες του ατυχήματος διερευνώνται, με τις πρώτες πληροφορίες να εξετάζουν το ενδεχόμενο η πεζή να επιχείρησε να διασχίσει τον δρόμο από σημείο εκτός διάβασης.



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

Triumph - Ανακοινώθηκε η νέα αντιπροσωπεία στην Ελλάδα, στον όμιλο Σαρακάκη η μάρκα

Η Triumph Motorcycles και ο Όμιλος Επιχειρήσεων Σαρακάκη ανακοινώνουν με χαρά την έναρξη της συνεργασίας τους στην εισαγωγή και τη διανομή των μοτοσυκλετών, γνήσιων ρούχων, αξεσουάρ και ανταλλακτικών καθώς και στην εξυπηρέτηση μετά την πώληση για τις αγορές της Ελλάδας, της Βουλγαρίας και της Μάλτας, με ισχύ από τη Δευτέρα 2 Νοεμβρίου 2026.

Η συνεργασία με την Triumph Motorcycles, μία από τις πλέον εμβληματικές μάρκες παγκοσμίως στον χώρο της μοτοσυκλέτας, και τον μεγαλύτερο κατασκευαστή μοτοσυκλετών στη Μεγάλη Βρετανία, σηματοδοτεί ένα νέο κεφάλαιο για την παρουσία της μάρκας στην ελληνική αγορά και εντάσσεται στη στρατηγική ανάπτυξης του Ομίλου Επιχειρήσεων Σαρακάκη στον ευρύτερο χώρο του mobility.

Με περισσότερα από 104 χρόνια ηγετικής παρουσίας στον κλάδο της αυτοκίνησης και του mobility στην Ελλάδα, ο Όμιλος Επιχειρήσεων Σαρακάκη διαθέτει σημαντική τεχνογνωσία στην αντιπροσώπευση και τη διανομή κορυφαίων διεθνών, διαχρονικών και αξιόπιστων μαρκών, καθώς και στην ανάπτυξη δικτύων συνεργατών και στην παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών στους πελάτες και τους συνεργάτες του.

Η Ελλάδα αποτελεί σημαντική αγορά για την Triumph, καθώς συγκαταλέγεται στις ευρωπαϊκές αγορές με σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης. Με μια πλήρη και διαρκώς διευρυνόμενη γκάμα μοτοσυκλετών, η Triumph απευθύνεται σε ένα ευρύ φάσμα αναβατών, καλύπτοντας διαφορετικές ανάγκες, οδηγικές προτιμήσεις και τρόπους ζωής.

Για όσους γοητεύονται από το διαχρονικό στιλ, την αυθεντική βρετανική κληρονομιά και τον ξεχωριστό χαρακτήρα των κλασικών μοτοσυκλετών, η οικογένεια Bonneville εκφράζει την ουσία της φιλοσοφίας Modern Classic της Triumph. Για τους αναβάτες που αναζητούν δυναμικές επιδόσεις, ευελιξία και έντονο σπορ χαρακτήρα, οι σειρές Trident και Street Triple προσφέρουν μια συναρπαστική εμπειρία οδήγησης, ενώ οι σειρές Speed Triple και Daytona εκφράζουν την πιο δυναμική και επιθετική πλευρά της μάρκας. Αντίστοιχα, οι σειρές Scrambler και Tiger απευθύνονται στους λάτρεις της περιπέτειας, που αναζητούν ελευθερία, άνεση και τη δυνατότητα να εξερευνούν νέες διαδρομές, από την καθημερινή μετακίνηση έως τα μεγάλα ταξίδια και τις απαιτητικές διαδρομές εκτός ασφάλτου.

Η γκάμα συμπληρώνεται από εμβληματικές προτάσεις που αναδεικνύουν τη μοναδικότητα της Triumph, όπως η εντυπωσιακή Rocket 3, με τον κινητήρα των 2.500 κ.εκ., καθώς και από τη σειρά των 400 κ.εκ., η οποία καθιστά τον κόσμο της Triumph πιο προσιτό σε νέους αναβάτες αλλά και σε όσους επιθυμούν να ανακαλύψουν τη μάρκα μέσα από μια πιο προσιτή και ευέλικτη πρόταση. Τέλος, η ανανεωμένη σειρά enduro και motocross με πρωταγωνιστικό ρόλο στα διεθνή πρωταθλήματα, προσφέρει δυνατές συγκινήσεις στους αναβάτες που αναζητούν την off-road περιπέτεια.

Βασικός πυλώνας της στρατηγικής του Ομίλου Επιχειρήσεων Σαρακάκη είναι η περαιτέρω προώθηση και ανάπτυξη της μάρκας, προσφέροντας υπηρεσίες πριν και μετά την πώληση που ανταποκρίνονται πλήρως στις επιθυμίες και απαιτήσεις των υποψήφιων αγοραστών και κατόχων Triumph, μέσω ενός σύγχρονου δικτύου συνεργατών με εγκαταστάσεις που πληρούν τα διεθνή πρότυπα της μάρκας και εξειδικευμένο και άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό.

David Goerge, Chief Sales Officer, Triumph Motorcycles Ltd

«Είμαστε ιδιαίτερα χαρούμενοι που ξεκινάμε τη συνεργασία μας με τον Όμιλο Επιχειρήσεων Σαρακάκη δημιουργώντας νέες ευκαιρίες για την περαιτέρω ανάπτυξη της Triumph Motorcycles στις αγορές της Ελλάδας, της Βουλγαρίας και της Μάλτας. Η συνεργασία αυτή θα καταστήσει τη μάρκα ακόμη πιο δημοφιλή και ανυπομονούμε να καλωσορίσουμε ακόμη περισσότερους φίλους και πελάτες στην οικογένεια της Triumph στις χώρες αυτές.»

Αλέξανδρος Δ. Σαρακάκης, Chief Executive Officer, Όμιλος Επιχειρήσεων Σαρακάκη

«Η ανάληψη της αποκλειστικής αντιπροσώπευσης και διανομής της Triumph Motorcycles στις αγορές της Ελλάδας, της Βουλγαρίας και της Μάλτας, αποτελεί μια ιδιαίτερα σημαντική εξέλιξη για τον Όμιλο Επιχειρήσεων Σαρακάκη. Η Triumph έχει ισχυρή κληρονομιά, ξεχωριστή ταυτότητα και σαφή δυναμική ανάπτυξης, στοιχεία που συνάδουν απόλυτα με τη δική μας



φιλοσοφία και την εμπειρία μας στην ανάπτυξη διεθνών brands. Στόχος μας είναι να να προσφέρουμε στους πελάτες μια εμπειρία αντάξια της μάρκας, μέσω από ένα σύγχρονο δίκτυο Επισήμων Εμπόρων και Εξουσιοδοτημένων Συνεργείων σε κάθε σημείο επαφής. Μαζί με την Triumph, επενδύουμε σε μια μακροπρόθεσμη σχέση με την αγορά και κυρίως με τους ανθρώπους που αγαπούν τη μοτοσυκλέτα και επιλέγουν να ζουν την εμπειρία της Triumph.»

Σχετικά με την Triumph Motorcycles
Where Every Story Sparks a Journey - Εκεί όπου κάθε ιστορία γίνεται αφετηρία για ένα ταξίδι

Η Triumph Motorcycles είναι μία από τις πιο εμβληματικές βρετανικές μάρκες μοτοσυκλέτας στον κόσμο, με ιστορία που ξεκινά το 1902. Με περισσότερα από 120 χρόνια κληρονομιάς, η Triumph έχει διαμορφώσει μια μοναδική ταυτότητα, συνδυάζοντας το αυθεντικό βρετανικό design και τον ξεχωριστό χαρακτήρα με σύγχρονη τεχνολογία, κορυφαία ποιότητα και υψηλές επιδόσεις. Με έδρα το Hinckley του Leicestershire, η Triumph έχει εξελιχθεί σε έναν παγκόσμιο κατασκευαστή premium μοτοσυκλετών, με παρουσία σε 68 χώρες και ρεκόρ πωλήσεων 141.683 μοτοσυκλετών το οικονομικό έτος 2025.

Με βαθιές ρίζες στην παράδοση και διαρκή προσήλωση στην εξέλιξη, η Triumph συνεχίζει να δημιουργεί μοτοσυκλέτες που δε μεταφέρουν απλώς τον αναβάτη από το ένα σημείο στο άλλο, αλλά γίνονται μέρος της προσωπικής του ιστορίας.

Σχετικά με τον Όμιλο Επιχειρήσεων Σαρακάκη
Ο Όμιλος Επιχειρήσεων Σαρακάκη ιδρύθηκε το 1922 και εξακολουθεί να διοικείται από την ιδρυτική οικογένεια. Διατηρεί φυσική παρουσία τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Κύπρο, τη Ρουμανία, τη Βουλγαρία και την Αυστρία.

Ο Όμιλος Επιχειρήσεων Σαρακάκη είναι ο αποκλειστικός εισαγωγέας και διανομέας μιας ευρύτατης γκάμας επιβατικών και επαγγελματικών οχημάτων καθώς και μηχανήματων διεθνών κατασκευαστών παγκοσμίου φήμης. Το ολοκληρωμένο χαρτοφυλάκιό του εκτείνεται επίσης στις υπηρεσίες ενοικίασης και μίσθωσης οχημάτων μέσω της στρατηγικής σύνδεσης με την Kinsen, στις ασφαλιστικές υπηρεσίες μέσω της εταιρείας Απόλλων και στις υπηρεσίες περιβάλλοντος μέσω της εταιρείας Enser.

Για περισσότερες πληροφορίες για την αγορά προϊόντων και για την τεχνική εξυπηρέτηση της Triumph Motorcycles, παρακαλούμε όπως απευθύνεστε στο **info@saracakis.gr**.



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

Πάρος - Παγίδα θανάτου με πετονιά για μοτοσυκλετιστή

Πετονιά στο ύψος του λαιμού φέρεται να τραυμάτισε μοτοσικλετιστή, εγείροντας σοβαρά ερωτήματα για τις προθέσεις όσων ενδέχεται να την τοποθέτησαν.

Ένα ιδιαίτερα ανησυχητικό περιστατικό καταγγέλθηκε στην Αλυκή της Πάρου, όπου άγνωστοι φέρονται να τοποθέτησαν πετονιά κάθετα στο οδόστρωμα, δημιουργώντας μια εξαιρετικά επικίνδυνη παγίδα για τους διερχόμενους δικυκλιστές.

Σύμφωνα με καταγγελία πολίτη, το βράδυ της Τετάρτης 21 Οκτωβρίου, μοτοσικλετιστής φέρεται να πέρασε από το συγκεκριμένο σημείο και να τραυματίστηκε στον λαιμό από την πετονιά.

Το περιστατικό φέρεται να σημειώθηκε κοντά στον Άγιο Νικόλαο, περίπου 50 μέτρα μετά από περίπτερο της περιοχής, στην αριστερή πλευρά του δρόμου, κοντά σε πινακίδα ορίου ταχύτητας 30 χλμ./ώρα. Σύμφωνα με την καταγγελία, η Αστυνομία έχει ήδη ενημερωθεί.

Η τοποθέτηση μιας λεπτής πετονιάς εγκάρσια σε δρόμο αποτελεί εξαιρετικά σοβαρό κίνδυνο, καθώς το νήμα είναι σχεδόν αδύνατο να γίνει αντιληπτό εγκαίρως από έναν αναβάτη. Ανάλογα με το ύψος και την τάση του, μπορεί να προκαλέσει βαθύ τραυματισμό στον λαιμό, ακόμη και με θανατηφόρες συνέπειες. Ο κίνδυνος δεν περιορίζεται στους μοτοσικλετιστές, αλλά αφορά και όσους κινούνται με ποδήλατα, ηλεκτρικά πατίνια, καθώς και πεζούς ή παιδιά που ενδέχεται να περάσουν από το σημείο.

Εφόσον επιβεβαιωθεί ότι η πετονιά τοποθετήθηκε σκόπιμα, πρόκειται για μια πράξη που θα μπορούσε να έχει τραγική κατάληξη. Παραμένει, ωστόσο, άγνωστο ποιος την τοποθέτησε και για ποιον λόγο.



Μέχρι στιγμής δεν υπάρχει επίσημη επιβεβαίωση από την Αστυνομία για τις ακριβείς συνθήκες του περιστατικού και του φερόμενου τραυματισμού. Η καταγγελία απαιτεί διερεύνηση, ενώ οι διερχόμενοι αναβάτες καλούνται να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί και να ενημερώνουν άμεσα τις Αρχές εάν εντοπίσουν ύποπτα εμπόδια στο οδόστρωμα.


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

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.



Σκοτώθηκε σε τροχαίο ο πρατηριούχος που δεν έβαζε βενζίνη σε μοτοσυκλετιστές χωρίς κράνος

Νεκρός σε τροχαίο στον ΒΟΑΚ ο Μανώλης Ροδουσάκης, ο πρατηριούχος που είχε ξεκινήσει την πρωτοβουλία να μη βάζει βενζίνη σε αναβάτες χωρίς κράνος.

Τραγικό θάνατο σε τροχαίο δυστύχημα βρήκε ο Μανώλης Ροδουσάκης, γνωστός επιχειρηματίας των Χανίων, ο οποίος είχε γίνει γνωστός για την πρωτοβουλία του να μην ανεφοδιάζει μοτοσυκλετιστές που δεν φορούσαν κράνος.

Το δυστύχημα σημειώθηκε το μεσημέρι του Σαββάτου 17 Οκτωβρίου, στον κόμβο του Πλατανιά, στον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ). Σύμφωνα με τοπικά μέσα ενημέρωσης, το αυτοκίνητο που οδηγούσε ο επιχειρηματίας, με συνεπιβάτιδα τη σύζυγό του, συγκρούστηκε με βαν στο οποίο επέβαιναν ενήλικες και τρία παιδιά. Από τη σύγκρουση ο Μανώλης Ροδουσάκης έχασε τη ζωή του, ενώ η σύζυγός του τραυματίστηκε. Οι ακριβείς συνθήκες του δυστυχήματος διερευνώνται από την Τροχαία ΒΟΑΚ.

Ο επιχειρηματίας διατηρούσε, μεταξύ άλλων δραστηριοτήτων, πρατήριο καυσίμων στην Κίσσαμο. Το 2024, με αφορμή τροχαίο στο οποίο είχε εμπλακεί νεαρός δικυκλιστής χωρίς κράνος, είχε αναλάβει την πρωτοβουλία να αρνείται τον ανεφοδιασμό σε αναβάτες που δεν φορούσαν προστατευτικό κράνος, επιδιώκοντας να ενισχύσει τη χρήση του.

Η συγκεκριμένη ενέργεια αποτέλεσε την αφετηρία μιας ευρύτερης κινητοποίησης των πρατηριούχων. Όπως ανέφερε ο πρώην πρόεδρος της Ένωσης Βενζινοπωλών Χανίων και αντιδήμαρχος Γιάννης Δρακακάκης, το πρατήριο του Ροδουσάκη ήταν το πρώτο πανελλαδικά που εφάρμοσε αυτή την πρακτική, η οποία στη συνέχεια διαδόθηκε στην Κρήτη και στην υπόλοιπη Ελλάδα.



«Αυτός ο άνθρωπος προσπάθησε να σώσει ανθρώπους από τροχαία και δυστυχώς έφυγε ο ίδιος από τροχαίο», δήλωσε χαρακτηριστικά ο Γιάννης Δρακακάκης.


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

EICMA 2026 – Benda Scooter 300

Η Benda παρουσίασε στην EICMA 2026 ένα πρωτότυπο ρετρό scooter 300 κ.εκ. με δικύλινδρο κινητήρα κάτω από τη σέλα, μετάδοση με ιμάντα και ABS.

Ένα από τα πιο ιδιαίτερα scooter που εμφανίστηκαν στην EICMA 2026 ήταν το νέο Benda Scooter 300, το οποίο είχε γίνει γνωστό ήδη από τον Ιανουάριο του 2025, όταν δημοσιεύθηκαν στην Κίνα σχέδια ευρεσιτεχνίας με την κωδική ονομασία BD300-10T. Πλέον, η κινεζική εταιρεία παρουσίασε το πρωτότυπο σε φυσική μορφή, αποκαλύπτοντας περισσότερες λεπτομέρειες για την κατασκευή του.

Ο δικύλινδρος εν σειρά κινητήρας είναι τοποθετημένος κάτω από τη σέλα, με τους δύο λαιμούς της εξάτμισης να περνούν από τον χώρο των ποδιών του αναβάτη. Παρότι διαθέτει εμφανή πτερύγια που παραπέμπουν σε αερόψυκτους κινητήρες, φαίνεται πως πρόκειται για υγρόψυκτο, με μεγάλο ψυγείο τοποθετημένο πίσω από τον εμπρός τροχό.

Ο κυβισμός είναι κοντά στα 300 κ.εκ., ενώ σύμφωνα με τις μέχρι τώρα πληροφορίες η ισχύς θα μπορούσε να ξεπερνά τους 30 ίππους, με τελική ταχύτητα περίπου 140 χλμ./ώρα. Οι τιμές αυτές παραμένουν εκτιμήσεις, καθώς η Benda δεν έχει δημοσιοποιήσει τα πλήρη





τεχνικά χαρακτηριστικά. Η μετάδοση στον πίσω τροχό γίνεται με οδοντωτό ιμάντα, ενώ πιθανολογείται η χρήση αυτόματου κιβωτίου, όπως συνηθίζεται στα scooter.

Σχεδιαστικά, το μοντέλο υιοθετεί ρετρό γραμμές και ατσάλινο αμάξωμα που παραπέμπει σε Vespa, με τη θέση του κινητήρα να δημιουργεί ωστόσο ορισμένους πρακτικούς περιορισμούς. Ο χώρος κάτω από τη σέλα καταλαμβάνεται από το μηχανικό σύνολο, περιορίζοντας τις δυνατότητες αποθήκευσης, ενώ η διέλευση των λαιμών της εξάτμισης κοντά στα πόδια δημιουργεί ερωτήματα σχετικά με τη θερμότητα που θα δέχεται ο αναβάτης, ιδιαίτερα το καλοκαίρι. Στην εσωτερική πλευρά της εμπρός ποδιάς υπάρχει πάντως γάντζος για μικρές αποσκευές.

Στον εξοπλισμό περιλαμβάνονται δισκόφρενα και στους δύο τροχούς, με ακτινικά τοποθετημένη τετραπίστονη δαγκάνα J.Juan εμπρός, ABS, έγχρωμη οθόνη στο τιμόνι, φωτισμός LED με πίσω φώτα ενσωματωμένα στα φλας και σύστημα εκκίνησης χωρίς κλειδί (keyless).

Στο πρωτότυπο που παρουσιάστηκε στην EICMA υπήρχε η ονομασία «Lemon», χωρίς να έχει επιβεβαιωθεί αν αυτή θα είναι και η τελική εμπορική ονομασία του μοντέλου. Προς το παρόν, δεν υπάρχουν επίσημες πληροφορίες για το βάρος, την τιμή ή το χρονοδιάγραμμα παραγωγής και διάθεσής του.

EICMA 2026 – TVS RTR 125 LC 2027

Η TVS RTR 125 LC 2027 παρουσιάστηκε στην EICMA 2026 με 14,9 ίππους, ανεστραμμένο πιρούνι KYB, δικάναλο ABS και TFT οθόνη 5 ιντσών.

Πρόκειται για μια naked μοτοσυκλέτα της ινδικής TVS με σχεδιαστικές επιρροές από την κατηγορία των streetfighter, η οποία απευθύνεται κυρίως σε νέους αναβάτες και κατόχους διπλώματος A1. Σε αντίθεση με ένα πρωτότυπο επίδειξης, η RTR 125 LC παρουσιάστηκε σε μορφή έτοιμη για παραγωγή και με προδιαγραφές για την ευρωπαϊκή αγορά.

Σχεδιαστικά, ξεχωρίζει το έντονο ρεζερβουάρ, το εμφανές χωροδικτύωμα του πλαισίου και η επιθετική θέση οδήγησης. Στο εμπρός μέρος συναντάμε ορθογώνιο προβολέα LED με




GUERRILLA
450
APEX
ROYAL ENFIELD
5.590€
ΝΕΑ ΕΚΔΟΣΗ



φώτα ημέρας DRL, ενώ πίσω υπάρχει φωτιστικό σώμα LED χωρισμένο σε τρία τμήματα. Τα φλας χρησιμοποιούν επίσης τεχνολογία LED. Ο κινητήρας είναι μονοκύλινδρος, υγρόψυκτος, 125 κ.εκ., με τέσσερις βαλβίδες και δύο εκκεντροφόρους επικεφαλής (DOHC). Αποδίδει 14,9 ίππους (11 kW) στις 9.000 σ.α.λ. και 12 Nm ροπής στις 7.000 σ.α.λ., φτάνοντας ουσιαστικά το ανώτατο όριο ισχύος της κατηγορίας A1. Συνδυάζεται με κιβώτιο έξι σχέσεων και υποβοηθούμενο πολύδισκο συμπλέκτη ολίσθησης (assist & slipper clutch), ο οποίος διευκολύνει τη λειτουργία του συμπλέκτη και περιορίζει την τάση αναπήδησης του πίσω τροχού στα απότομα κατεβάσματα.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα περιφερειακά της μικρής naked. Το πλαίσιο Synchro Stiff συνδυάζει χωροδικτύωμα με χυτό πίσω ψαλίδι, ενώ στις αναρτήσεις συναντάμε ανεστραμμένο πιρούνι KYB διαμέτρου 41 χιλιοστών και ρυθμιζόμενο πίσω μονό αμορτισέρ.

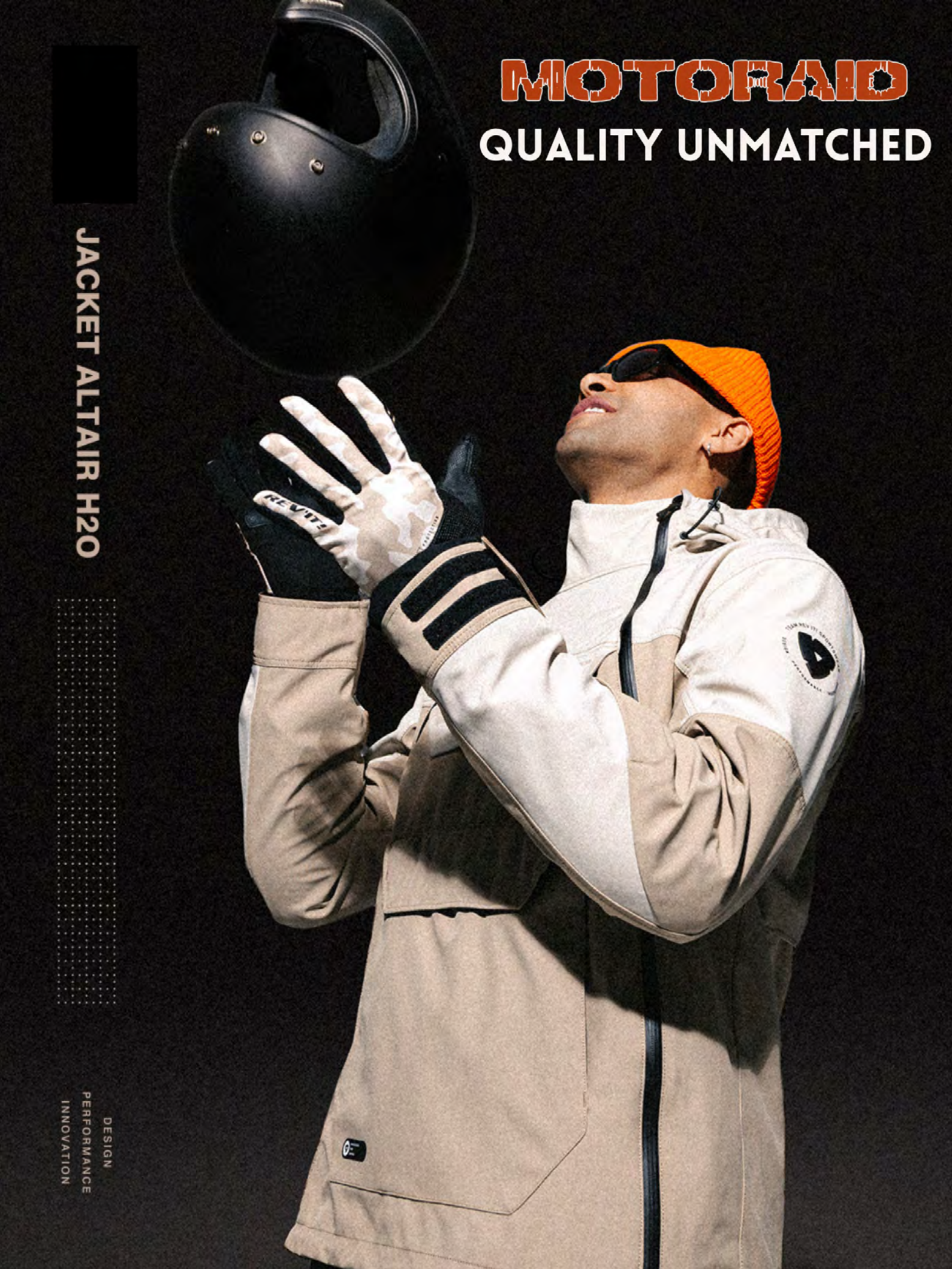
Το σύστημα πέδησης αποτελείται από εμπρός δίσκο 300 χιλιοστών με ακτινικά τοποθετημένη δαγκάνα Bybre και πίσω δίσκο 240 χιλιοστών, επίσης με δαγκάνα Bybre. Το ABS λειτουργεί και στους δύο τροχούς, ενώ οι ζάντες αλουμινίου των 17 ιντσών συνδυάζονται με ελαστικά διαστάσεων 100/80 εμπρός και 140/70 πίσω.

Στον εξοπλισμό περιλαμβάνεται έγχρωμη οθόνη TFT 5 ιντσών με συνδεσιμότητα Bluetooth, πλοήγηση με οδηγίες turn-by-turn και δυνατότητα προβολής ολόκληρου χάρτη στην οθόνη. Η RTR 125 LC διαθέτει επίσης διαφορετικά προγράμματα οδήγησης καθώς και φώτα έκτακτης ανάγκης.

Η TVS RTR 125 LC αποτελεί μέρος της νέας ευρωπαϊκής γκάμας της εταιρείας, η οποία διευρύνεται με μοντέλα θερμικά αλλά και ηλεκτρικά. Παρότι η μοτοσυκλέτα έχει παρουσιαστεί έτοιμη για παραγωγή, τα οριστικά τεχνικά χαρακτηριστικά της παραμένουν υπό την ευρωπαϊκής έγκρισης τύπου. Προς το παρόν δεν έχουν ανακοινωθεί η τιμή ή η ημερομηνία έναρξης των πωλήσεων, ούτε έχει επιβεβαιωθεί η διάθεσή της στην ελληνική αγορά.

MOTORAID

QUALITY UNMATCHED



JACKET ALTAIR H2O

DESIGN
PERFORMANCE
INNOVATION

EICMA 2026 - Yamaha XENTER E 2027

Η Yamaha επαναφέρει το όνομα XENTER στην γκάμα της, παρουσιάζοντας ένα νέο ηλεκτρικό scooter με μεγάλους τροχούς και σύγχρονα ηλεκτρονικά συστήματα.

Το νέο Yamaha XENTER E αποτελεί την ηλεκτρική πρόταση της ιαπωνικής εταιρείας στην κατηγορία των αστικών scooter, με επιδόσεις αντίστοιχες ενός μοντέλου 125 κ.εκ. και έμφαση στην πρακτικότητα. Η ονομασία XENTER δεν είναι καινούργια για τη Yamaha, καθώς είχε χρησιμοποιηθεί παλαιότερα σε scooter με κινητήρες εσωτερικής καύσης, μεταξύ άλλων στις εκδόσεις 125 και 150 κ.εκ.

Το XENTER E χρησιμοποιεί μια ηλεκτρική μονάδα κίνησης eAxle, η οποία έχει σχεδιαστεί για αθόρυβη λειτουργία και γραμμική επιτάχυνση, χαρακτηριστικά που εξυπηρετούν τις συχνές στάσεις και εκκινήσεις στην πόλη. Ο αναβάτης μπορεί να επιλέξει ανάμεσα σε τρία προγράμματα οδήγησης, S, T και E, ανάλογα με τις συνθήκες κυκλοφορίας και τις ανάγκες της διαδρομής. Η φόρτιση πραγματοποιείται τόσο σε οικιακή παροχή όσο και σε δημόσια σημεία φόρτισης.





Ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά του νέου μοντέλου είναι οι τροχοί 16 ιντσών εμπρός και πίσω, που συνδυάζονται με πλαίσιο τύπου underbone και μεγάλο επίπεδο χώρο για τα πόδια. Οι νέας σχεδίασης αναρτήσεις έχουν εξελιχθεί με στόχο να αποσβένουν τις κακοτεχνίες των αστικών δρόμων, ενώ η μπαταρία είναι τοποθετημένη στο κεντρικό τμήμα του πλαισίου, συμβάλλοντας στη συγκέντρωση των μαζών και στην ευέλικτη οδική συμπεριφορά.

Το XENTER E διαθέτει επίσης λειτουργία όπισθεν, ένα πρακτικό χαρακτηριστικό που διευκολύνει τους ελιγμούς κατά τη στάθμευση.

Στον ηλεκτρονικό εξοπλισμό συναντάμε οθόνη TFT 5 ιντσών, η οποία προβάλλει πληροφορίες όπως η ταχύτητα και η αποδιδόμενη ισχύς. Μέσω της εφαρμογής Yamaha Motor On παρέχεται συνδεσιμότητα με smartphone και δυνατότητα πλοήγησης turn-by-turn.

Το σύνολο συμπληρώνουν ABS, σύστημα ελέγχου πρόσφυσης (TCS), keyless και θύρα USB-C, ενώ κάτω από τη σέλα υπάρχει αποθηκευτικός χώρος που μπορεί να φιλοξενήσει ένα κράνος full-face, ανάλογα με το μέγεθος και το σχήμα του.

Η παρουσίαση του ηλεκτρικού XENTER E φέρνει ξανά στο προσκήνιο μια γνώριμη ονομασία της Yamaha. Το προηγούμενο XENTER είχε καθιερωθεί ως ένα πρακτικό scooter μεγάλων τροχών για αστική χρήση, ενώ, σύμφωνα με τις μέχρι στιγμής πληροφορίες, αναμένεται να ακολουθήσει και νέα έκδοση με κινητήρα εσωτερικής καύσης.

Μια τέτοια εξέλιξη θα σηματοδοτούσε την επιστροφή του XENTER και στην κατηγορία των συμβατικών scooter, παράλληλα με τη νέα ηλεκτρική πρόταση. Προς το παρόν, ωστόσο, δεν έχουν ανακοινωθεί επίσημα τα τεχνικά χαρακτηριστικά ή το χρονοδιάγραμμα διάθεσης μιας θερμικής έκδοσης.

EICMA 2026 - Norton 450 Urban

Η Norton 450 Urban παρουσιάστηκε στην EICMA 2026 με 47 ίππους, δύο εκδόσεις, πλαίσιο αλουμινίου, αναρτήσεις KYB και οθόνη TFT 8 ιντσών.

Η Norton συνεχίζει την ανανέωση της γκάμας της, παρουσιάζοντας στην έκθεση του Μιλάνου τη νέα 450 Urban, μια μονοκύλινδρη μοτοσυκλέτα σχεδιασμένη για καθημερινές μετακινήσεις αλλά και εξορμήσεις εκτός πόλης. Το νέο μοντέλο αποτελεί την πέμπτη προσθήκη στη σύγχρονη γκάμα της βρετανικής εταιρείας και θα διατίθεται σε δύο εκδόσεις, οι οποίες μοιράζονται την ίδια μηχανική βάση αλλά διαφοροποιούνται στην εμφάνιση και στον εξοπλισμό.

Η 450 Urban χρησιμοποιεί έναν υγρόψυκτο μονοκύλινδρο κινητήρα 454 κ.εκ., με απόδοση 47 ίππων στις 8.000 σ.α.λ. και μέγιστη ροπή 45 Nm στις 6.000 σ.α.λ.. Συνδυάζεται με εξατάχυτο κιβώτιο ταχυτήτων, ενώ προβλέπεται και quickshifter. Η ισχύς της την τοποθετεί εντός των ορίων της κατηγορίας διπλώματος A2, με τη Norton να στοχεύει σε βάρος κάτω από 180 κιλά σε κατάσταση λειτουργίας και ρεζερβουάρ χωρητικότητας περίπου 12,1 λίτρων.
Το πλαίσιο είναι κατασκευασμένο από αλουμίνιο, ενώ οι αναρτήσεις προέρχονται από την KYB. Μπροστά συναντάμε ανεστραμμένο πιρούνι 43 χιλιοστών, πλήρως ρυθμιζόμενο, και πίσω μονό αμορτισέρ με ρυθμίσεις προφόρτισης και επαναφοράς. Τα φρένα είναι της ByBre, με δίσκο 320 χιλιοστών εμπρός και 240 χιλιοστών πίσω, ενώ το φρενάρισμα υποστηρίζεται από cornering ABS. Η βασική έκδοση διαθέτει χυτούς τροχούς 17 ιντσών και ελαστικά δρόμου. Η δεύτερη, με πιο adventure προσανατολισμό, διαφοροποιείται χάρη στον ανεμοθώρακα, τις προστατευτικές χούφτες, τα προστατευτικά πιρουνιού και τα μεγαλύτερα φτερά, προσφέροντας πρόσθετη προστασία κατά την οδήγηση.

Η 450 Urban διαθέτει τρεις χαρτογραφήσεις οδήγησης, traction control, cornering ABS και cruise control, με δυνατότητα εξατομίκευσης των συστημάτων υποβοήθησης. Στον εξοπλισμό περιλαμβάνονται επίσης οθόνη αφής TFT 8 ιντσών, συνδεσιμότητα με smartphone, keyless, θερμαινόμενα γκριπ, θύρα USB-C, σύστημα παρακολούθησης πίεσης ελαστικών και φωτισμός LED.

Το νέο μοντέλο εντάσσεται στο πρόγραμμα αναγέννησης της Norton υπό την ιδιοκτησία της ινδικής TVS Motor Company, πλαισιώνοντας τις σπορ Manx και Manx R, καθώς και τις adventure-touring Atlas και Atlas GT. Προς το παρόν δεν έχουν ανακοινωθεί τιμές ή συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα διάθεσης για την ελληνική αγορά.



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

EICMA 2026 - ZXMOTO 250T ADV 2027

Το ZXMOTO 250T ADV παρουσιάστηκε στην EICMA 2026 με κεντρικά τοποθετημένο κινητήρα, ανεξάρτητη πίσω ανάρτηση, 24,5 ίππους και βάρος 150 κιλών.

Η ZXMOTO παρουσίασε στην EICMA 2026 το νέο 250T ADV, ένα crossover scooter που συνδυάζει την πρακτικότητα της αυτόματης μετάδοσης με μηχανολογικές λύσεις που συναντάμε κυρίως σε μοτοσυκλέτες και μεγαλύτερα maxi scooter. Το μοντέλο είχε κάνει την πρώτη του εμφάνιση στην έκθεση CIMAMotor της Κίνας, ενώ πλέον παρουσιάζεται και στο ευρωπαϊκό κοινό.



Το σημαντικότερο χαρακτηριστικό του είναι η τοποθέτηση του κινητήρα στο κεντρικό τμήμα του πλαισίου, αντί της συμβατικής διάταξης των περισσότερων scooter, όπου το σύνολο κινητήρα και μετάδοσης λειτουργεί ως μέρος της πίσω ανάρτησης. Στο 250T ADV, το πίσω αλουμινένιο ψαλίδι λειτουργεί ανεξάρτητα, με την τελική μετάδοση να πραγματοποιείται μέσω ιμάντα.Η τοποθέτηση του κινητήρα στο κέντρο του πλαισίου, ανεξάρτητα από την πίσω ανάρτηση, μειώνει το βάρος των εξαρτημάτων που κινούνται μαζί με τον πίσω τροχό, επιτρέποντάς του να ανταποκρίνεται αποτελεσματικότερα στις ανωμαλίες του δρόμου

Σύμφωνα με τις πληροφορίες από την παρουσίαση στην EICMA, το 250T ADV

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

διαθέτει μονοκύλινδρο κινητήρα 250 κ.εκ., με ισχύ 18 kW, δηλαδή περίπου 24,5 ίππους. Το βάρος του ανακοινώνεται στα 150 κιλά. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην αρχική παρουσίαση του πρωτοτύπου στην Κίνα είχε αναφερθεί δικύλινδρος κινητήρας, επομένως φαίνεται πως η έκδοση που παρουσιάστηκε στο Μιλάνο ακολουθεί διαφορετική μηχανολογική διαμόρφωση.

Στο εμπρός μέρος συναντάμε ανεστραμμένο πιρούνι με διπλή τιμονόπλακα, διάταξη αντίστοιχη με εκείνη μιας μοτοσυκλέτας, ενώ πίσω υπάρχει πλευρικά τοποθετημένο μονό αμορτισέρ. Σύμφωνα με τις πληροφορίες από την έκθεση, οι αναρτήσεις προέρχονται από τη Juan και είναι ρυθμιζόμενες εμπρός και πίσω.

Οι τροχοί έχουν διάμετρο 15 ιντσών εμπρός και 14 πίσω, ενώ το σύστημα πέδησης περιλαμβάνει εμπρός δίσκο με ακτινικά τοποθετημένη τετραπίστονη δαγκάνα. Το τιμόνι είναι επίσης τύπου μοτοσυκλέτας, ενισχύοντας τον ιδιαίτερο χαρακτήρα του μοντέλου.

Στον εξοπλισμό του 250T ADV περιλαμβάνονται σύστημα εκκίνησης χωρίς κλειδί (keyless), έγχρωμη οθόνη TFT 5 ιντσών, θύρα USB κάτω από την οθόνη, ABS και σύστημα ελέγχου πρόσφυσης (TCS). Ενδέχεται επίσης να εξοπλίζεται και με cruise control, αν και μένει να επιβεβαιωθεί ο τελικός εξοπλισμός της έκδοσης παραγωγής.

Παρά την κεντρική τοποθέτηση του κινητήρα, το scooter διατηρεί μεγάλο αποθηκευτικό χώρο κάτω από τη σέλα, με δυνατότητα φιλοξενίας ενός κράνους full-face και επιπλέον αντικειμένων.

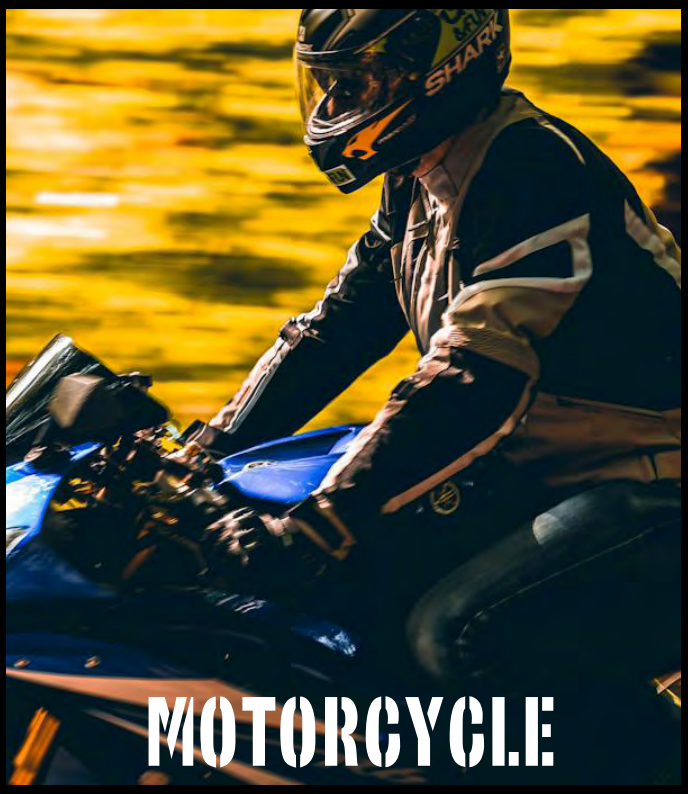


Σχεδιαστικά, το 250T ADV υιοθετεί έντονα adventure στοιχεία, με ψηλή ζελατίνα, αιχμηρό εμπρός μέρος και ελαστικά μικτής χρήσης, χωρίς να εγκαταλείπει τον πρακτικό χαρακτήρα ενός scooter.

Η παραγωγή του αναμένεται μέσα στο 2027, ενώ ενδιαφέρον παρουσιάζει και η προοπτική διάθεσής του στην Ελλάδα, καθώς η ZXMOTO διαθέτει πλέον επίσημη αντιπροσώπευση στη χώρα μας μέσω του Ομίλου Σφακιανάκη. Προς το παρόν δεν έχουν ανακοινωθεί ελληνική τιμή ή συγκεκριμένη ημερομηνία άφιξης.

ADVENTURE JUNKIES











Ηλιουπόλεως 16 & Χερσίφρωνος, Παγκράτι
www.adventurejunkies.gr

ΚΑΙ ΧΟΝΔΡΙΚΗ ΔΙΑΘΕΣΗ

EICMA 2026 – Thrust Motor ATS 400T – Και στο Μιλάνο το νέο μοντέλο

Νέο «μεγάλο» Adventure Scooter όχι μόνο εντυπωσιακό στην εμφάνιση και στον «όγκο», αλλά και στα χαρακτηριστικά, μας ετοιμάζει η Thrust – Περιμένουμε τις σχετικές πληροφορίες για την άφιξη του στην Ελλάδα και την τιμή του.

Το Thrust (ή αλλιώς Taro) ATS 400T το έχουμε γνωρίσει ήδη, από τον Σεπτέμβριο και την αποκάλυψη του στα πλαίσια της κινεζικής έκθεσης CIMA 2026. Με την παρουσία του στην EICMA 2026, ουσιαστικά επισφραγίζει την επικείμενη άφιξη του στις αγορές της Ευρώπης, ως μία ιδιαίτερα εντυπωσιακή αντιπρόταση σε αυτή την καυτή κατηγορία: των μεσαίων Crossover Scooters.



Όπως εύκολα διαπιστώνεις και από τις φωτογραφίες, είναι ένα ιδιαίτερα μεγάλο scooter, που καταλαμβάνει χώρο στο μάτι σου αλλά και μπροστά σου. Φέρει δικύλινδρο εν σειρά κινητήρα,

Το Thrust ATS 400T εντυπωσιάζει στον εξοπλισμό, αφού μεταξύ άλλων θα έχει:

- Ηλεκτρικά ρυθμιζόμενη ζελατίνα
- Μεγάλη TFT οθόνη 9 ιντσών, κατακόρυφου προσανατολισμού, με δυνατότητα χειρισμού αφής
- Κάμερες καταγραφής εμπρός και πίσω
- Ρυθμιζόμενο τιμόνι
- Ραντάρ παρακολούθησης τυφλού σημείου
- Ηλεκτρικά ρυθμιζόμενη ζελατίνα
- Σύστημα NFC εκκίνησης με κάρτα
- Κάγκελα και προβολάκια ομίχλης
- Ρυθμιζόμενες αναρτήσεις εμπρός και πίσω, από την Marzocchi
- Πολύ μεγάλος χώρος κάτω από την σέλα, για δύο κράνη
- Επιπλέον κεντρικά μαρσπιέ, για οδήγηση σε όρθια θέση

Ο κινητήρας θα είναι δικύλινδρος εν σειρά, με πραγματικό κυβισμό στα 398 κ.εκ. και απόδοση 42 περίπου ίππων, ανακοινώσιμων – κάτι μας θυμίζει το εν λόγω μοτέρ, θα πούμε εμείς, που το είδαμε και από κοντά.
Σε προηγούμενο ρεπορτάζ είχαμε αναφέρει απόδοση 40,8 ίππων, οπότε η οριστικοποίηση των προδιαγραφών θα είναι πιθανότατα υπόθεση της εκάστοτε αγοράς. Σύμφωνα με άλλα τεχνικά στοιχεία που μάθαμε, το ανακοινώσιμο βάρος φτάνει τα 205 κιλά, ενώ με ρεζερβουάρ 17,5 λίτρων, σε κάθε περίπτωση θα έχουμε μεγάλη αυτονομία. Έχοντας δοκιμάσει παρόμοια μοντέλα, θα λέγαμε ότι η αυτονομία αυτή μπορεί να φτάνει και το επίπεδο των 300-320 χιλιομέτρων.

Οι τροχοί του μοντέλου θα έχουν διάμετρο 17 και 14 ιντσών, εμπρός και πίσω αντίστοιχα, πετυχαίνοντας έτσι ικανότητα κίνησης σε πολλαπλά τερέν, με την διάσταση να γίνεται «στανταράκι» στα cross-over scooters παρόμοιας μορφής.

Για το μοντέλο αναμένονται και περισσότερα νέα, εν όψει της άφιξης του και στην Ελλάδα – θα παραμείνουμε σε επαφή με την αντιπροσωπεία της Thrust, Δ. Γκουντούφας ΙΚΕ, για περισσότερα στοιχεία όπως η τιμή του.



EICMA 2026 - Cyclone RT-D16

Το νέο Cyclone RT-D16 παρουσιάστηκε στην EICMA 2026 με κινητήρες 125 και 174 κ.εκ., ραντάρ, ABS, TCS και πλούσιο εξοπλισμό άνεσης.

Η Cyclone, μάρκα του κινεζικού ομίλου Zonsen, παρουσίασε στην EICMA 2026 το νέο RT-D16, ένα scooter σχεδιασμένο κυρίως για καθημερινές αστικές μετακινήσεις.



Με επίπεδο πάτωμα, μεγάλους τροχούς και δύο εκδόσεις κινητήρα, των 125 και 174 κ.εκ., το νέο μοντέλο δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην πρακτικότητα και στον εξοπλισμό.

Η μικρότερη έκδοση χρησιμοποιεί έναν τετράχρονο, υγρόψυκτο, μονοκύλινδρο κινητήρα 125 κ.εκ., με τέσσερις βαλβίδες, απόδοση 12,2 ίππων στις 8.500 σ.α.λ. και μέγιστη ροπή 11 Nm. Η μεγαλύτερη έκδοση των 174 κ.εκ. αποδίδει 17 ίππους στις 8.250 σ.α.λ. και 15,5 Nm ροπής, προσφέροντας μια ισχυρότερη επιλογή.

Οι δύο εκδόσεις μοιράζονται τις ίδιες διαστάσεις και τον βασικό εξοπλισμό. Ο εμπρός τροχός είναι 16 ιντσών και ο πίσω 14 ιντσών, με ελαστικά tubeless, ενώ το επίπεδο πάτωμα διευκολύνει την καθημερινή χρήση. Το ύψος της σέλας βρίσκεται στα 800 χιλιοστά, το μεταξόνιο στα 1.355 χιλιοστά και το βάρος ανακοινώνεται στα 144 κιλά. Το ρεζερβουάρ έχει χωρητικότητα 7,5 λίτρων.

μια τεχνολογία που χρησιμοποιεί ηλεκτρομαγνητικά κύματα για να ανιχνεύει αντικείμενα και οχήματα στον περιβάλλοντα χώρο. Τέτοιου είδους συστήματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την προειδοποίηση του αναβάτη σχετικά με πιθανούς κινδύνους, όπως η παρουσία οχημάτων στο τυφλό σημείο.

Ένα από τα πιο ενδιαφέροντα χαρακτηριστικά του RT-D16 είναι η παρουσία ραντάρ χιλιοστομετρικών κυμάτων, μια τεχνολογία που χρησιμοποιεί ηλεκτρομαγνητικά κύματα για να ανιχνεύει αντικείμενα και οχήματα στον περιβάλλοντα χώρο.

Τέτοιου είδους συστήματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την προειδοποίηση του αναβάτη σχετικά με πιθανούς κινδύνους, όπως η παρουσία οχημάτων στο τυφλό σημείο.

Ο εξοπλισμός ασφαλείας περιλαμβάνει επίσης δικάναλο ABS, σύστημα ελέγχου πρόσφυσης (TCS) και ESS, το οποίο ενεργοποιεί προειδοποιητικό φωτεινό σήμα κατά το απότομο φρενάρισμα, ενημερώνοντας τους οδηγούς που ακολουθούν.

Ιδιαίτερα πλούσιος είναι και ο εξοπλισμός άνεσης, με θερμαινόμενη σέλα και γκριπ, έγχρωμη οθόνη TFT 5 ιντσών, κάμερα καταγραφής διαδρομής ανάλυσης 1080p και θύρα USB ταχείας φόρτισης. Στον εξοπλισμό περιλαμβάνονται ακόμη σύστημα εκκίνησης keyless, φωτισμός Full LED, ανεμοθώρακας, προστατευτικές χούφτες, αποθηκευτικός χώρος κάτω από τη σέλα και πίσω βαλίτσα.

Η Cyclone έχει ανακοινώσει για την ιταλική αγορά τιμή 2.990 ευρώ και για τις δύο εκδόσεις, με τη διάθεσή τους να προγραμματίζεται για τις αρχές του 2027.

Προς το παρόν δεν έχουν ανακοινωθεί επίσημες τιμές ή ημερομηνία άφιξης στην Ελλάδα.

EICMA 2026 – Voge SR16 380 2027

Η Voge φέρνει στο προσκήνιο το νέο SR16 380, τη μεγαλύτερη και ισχυρότερη πρόταση της οικογένειας των scooter με μεγάλους τροχούς, με ολοκαίνουριο κινητήρα 377,7 κ.εκ., θερμαινόμενη σέλα και γκριπ, ενσωματωμένη κάμερα καταγραφής και κεντρική βαλίτσα στον βασικό εξοπλισμό.

Μια νέα προσθήκη στην ολοένα μεγαλύτερη γκάμα των scooter της Voge κάνει την εμφάνισή της στην EICMA 2026, με το SR16 380 να αναλαμβάνει τον ρόλο της ναυαρχίδας στην οικογένεια των μοντέλων με μεγάλους τροχούς. Η κινεζική εταιρεία συνεχίζει να επενδύει σε μια κατηγορία με ιδιαίτερη σημασία για την ευρωπαϊκή αγορά, προσφέροντας αυτή τη φορά σημαντικά περισσότερη ισχύ και εξοπλισμό που παραπέμπει σε μεγαλύτερα GT scooter.



Το σημαντικότερο νέο βρίσκεται στον κινητήρα, καθώς το SR16 380 χρησιμοποιεί ένα ολοκαίνουριο, υγρόψυκτο, μονοκύλινδρο σύνολο 377,7 κ.εκ., με τετραβάλβιδη κεφαλή, το οποίο εξελίχθηκε ειδικά για τη συγκεκριμένη εφαρμογή. Η απόδοση φτάνει τους 36 ίππους στις 7.500 σ.α.λ. και τα 40 Nm ροπής στις 6.000 σ.α.λ., καθιστώντας τον ισχυρότερο μονοκύλινδρο κινητήρα που έχει χρησιμοποιήσει μέχρι σήμερα η Voge σε scooter. Σύμφωνα με την εταιρεία, η τελική ταχύτητα φτάνει τα 139 χλμ./ώρα, με τη ροπή του κινητήρα να δίνει έμφαση στις χαμηλές και μεσαίες στροφές, εκεί δηλαδή όπου πραγματοποιείται το μεγαλύτερο μέρος των καθημερινών μετακινήσεων.

Η σχεδίαση ακολουθεί τις γνώριμες γραμμές της οικογένειας SR16, με μεγάλες πλευρικές επιφάνειες, ψηλό ανεμοθώρακα και χαρακτηριστική φωτεινή υπογραφή DRL στο εμπρός μέρος, η οποία συνδυάζεται με φωτιστικά σώματα full LED. Στα περιφερειακά, όπως προείπαμε, συναντάμε μεγάλους τροχούς 16 ιντσών τόσο εμπρός όσο και πίσω, με ελαστικά διαστάσεων 110/70 και 130/70 αντίστοιχα. Οι αναρτήσεις περιλαμβάνουν δυνατότητα ρύθμισης της προφόρτισης πίσω, ενώ το σύστημα πέδησης αποτελείται από έναν δίσκο σε κάθε τροχό, με ABS και traction control στον βασικό εξοπλισμό. Το μεταξόνιο φτάνει τα 1.455 χιλιοστά, με το ύψος της σέλας στα 805 χιλιοστά και το καθαρό βάρος στα 170 κιλά. Το δε ρεζερβουάρ έχει χωρητικότητα 13 λίτρων, προσφέροντας τη δυνατότητα κάλυψης μεγαλύτερων αποστάσεων χωρίς συχνές στάσεις για ανεφοδιασμό.

Ιδιαίτερο δε ενδιαφέρον παρουσιάζει ο εξοπλισμός άνεσης, καθώς το νέο SR16 380 διαθέτει θερμαινόμενα γκριπ και σέλα με πολλαπλές ρυθμίσεις έντασης, ενώ προβλέπεται θέρμανση και για τον



συνεπιβάτη. Ο ψηλός ανεμοθώρακας ενσωματώνει προστατευτικά χεριών, ενισχύοντας τον περισσότερο ταξιδιωτικό χαρακτήρα του μοντέλου, ενώ ανάλογη προσοχή έχει δοθεί και στην πρακτικότητα, με επίπεδο πάτωμα, γάντζο μεταφοράς τσαντών και μεγάλο χώρο κάτω από τη σέλα, ικανό να φιλοξενήσει ένα κράνος full-face και επιπλέον μικροαντικείμενα. Μάλιστα, στον βασικό εξοπλισμό περιλαμβάνεται και κεντρική βαλίτσα, τοποθετημένη σε αλουμινένια σχάρα, με δυνατότητα κλειδώματος μέσω του συστήματος keyless.

Στον πίνακα οργάνων συναντάμε νέα, έγχρωμη οθόνη TFT, με συνδεσιμότητα Bluetooth και Wi-Fi, καθώς και δυνατότητα προβολής πλοήγησης μέσω mirroring από το smartphone. Υπάρχουν επίσης θύρες USB-A και USB-C σε πρακτικό ντουλαπάκι πίσω από την ποδιά, ενώ δεν λείπει η ενσωματωμένη κάμερα Dash Cam, για την καταγραφή των διαδρομών. Κάπως έτσι, με το νέο SR16 380, η Voge επιχειρεί να μεταφέρει περισσότερα χαρακτηριστικά από την κατηγορία των μεγάλων GT scooter σε μια κατασκευή που διατηρεί την ευχρηστία και την πρακτικότητα των μοντέλων με μεγάλους τροχούς.

EICMA 2026 – Kymco CV-X45 2027

Η Kymco παρουσίασε στην EICMA το νέο CV-X45, ένα Adventure scooter με μονοκύλινδρο κινητήρα 427 κ.εκ., μετάδοση στον πίσω τροχό μέσω αλυσίδας και περιφερειακά που παραπέμπουν περισσότερο σε μοτοσυκλέτα παρά σε συμβατικό scooter.

Μια αρκετά διαφορετική προσέγγιση στην κατηγορία των Adventure scooter παρουσιάζει η Kymco στην EICMA 2026, με το νέο CV-X45 να επιχειρεί να συνδυάσει την ευκολία χρήσης ενός αυτόματου scooter με τη μηχανολογική αρχιτεκτονική και την αίσθηση οδήγησης μιας μοτοσυκλέτας. Η διαφορετική φιλοσοφία του μοντέλου γίνεται εμφανής ήδη από την πρώτη ματιά, με τον κινητήρα να παραμένει εκτεθειμένος μέσα στο πλαίσιο, αντί να κρύβεται κάτω από τα πλαστικά, ενώ το εμπρός μέρος ακολουθεί μια περισσότερο κατακόρυφη σχεδίαση, εμπνευσμένη από τις μοτοσυκλέτες Rally. Οι έντονες ακμές και ο φωτισμός full LED, με διαδοχικής λειτουργίας φλας, ολοκληρώνουν την ιδιαίτερη εμφάνισή του.

Στην καρδιά του βρίσκεται ένας υγρόψυκτος μονοκύλινδρος κινητήρας 427 κ.εκ., με τετραβάλβιδη κεφαλή και ηλεκτρονικό ψεκασμό, ο οποίος αποδίδει 34,4 ίππους στις 7.500




© KISKA.COM Photo: R.Schedl
READY TO RACE
EXTENDED WARRANTY
ΔΩΡΕΑΝ
επέκταση εργοστασιακής εγγύησης
MOBILITY SERVICE
ΔΩΡΕΑΝ
οδική βοήθεια
FINANCE
ΝΕΑ
Χρηματοδοτικά Προγράμματα
QUICKSHIFTER+
ΔΩΡΟ!
790 DUKE
€9.850
REAL AND RAW, NO BULLSHIT.
KTM.COM
100 YEARS
PETROS PETROPOULOS
Since 1922
KTM
MOTOREX
Παρακαλούμε να μην αποπειραθείτε να μιμηθείτε τις οδηγικές τεχνικές που απεικονίζονται στην φωτογραφία, να φοράτε πάντα τον απαραίτητο προστατευτικό εξοπλισμό και να οδηγείτε προσεκτικά τηρώντας τους ισχύοντες κανόνες οδικής κυκλοφορίας. Τα οχήματα που απεικονίζονται είναι πιθανόν να διαφέρουν από τα μοντέλα που κυκλοφορούν καθώς και κάποιες εικόνες, όπως να περιλαμβάνουν προαιρετικό εξοπλισμό επιπλέον κόστους.



σ.α.λ. και 40 Nm ροπής στις 5.000 σ.α.λ. Η τροφοδοσία ελέγχεται μέσω ηλεκτρονικού γκαζιού Ride-by-Wire, με τρία προγράμματα λειτουργίας, Rain, Power και Power με το ABS στον πίσω τροχό να μπορεί να απενεργοποιηθεί. Το σημαντικότερο τεχνικό χαρακτηριστικό ωστόσο, είναι η διάταξη της μετάδοσης. Παρότι το CV-X45 διατηρεί αυτόματο κιβώτιο, η τελική μετάδοση πραγματοποιείται μέσω αλυσίδας, όπως στις συμβατικές μοτοσυκλέτες.

Στα περιφερειακά, συναντάμε ανεστραμμένο πιρούνι με δύο πλάκες στήριξης, ενώ πίσω υπάρχει μονό αμορτισέρ με μοχλικό σύστημα multi-link και ρυθμιζόμενη προφόρτιση ελατηρίου. Η Kymco έχει εξελίξει επίσης το σύστημα PTM (Pivoting Torque Management), το οποίο διαχειρίζεται τις δυνάμεις που δημιουργούνται κατά την επιτάχυνση, με στόχο τη βελτίωση της σταθερότητας και της λειτουργίας της πίσω ανάρτησης. Οι τροχοί είναι 15 ιντσών εμπρός και 14 πίσω, με ελαστικά διπλής χρήσης διαστάσεων 120/70 και 150/70 αντίστοιχα, ενώ τα φρένα αποτελούνται από δύο δίσκους με ακτινικές δαγκάνες εμπρός και έναν δίσκο πίσω. Το βάρος με υγρά ανακοινώνεται στα 210 κιλά, το ύψος της σέλας βρίσκεται στα 800 χιλιοστά και το μεταξόνιο φτάνει τα 1.565 χιλιοστά, με το ρεζερβουάρ να έχει χωρητικότητα 13,5 λίτρων και με τη θέση οδήγησης να έχει σχεδιαστεί ώστε να εξυπηρετεί τόσο τις καθημερινές μετακινήσεις όσο και πιο απαιτητικές διαδρομές.

Ανάλογα πλούσιος είναι και ο ηλεκτρονικός εξοπλισμός, με οθόνη TFT, απενεργοποιούμενο traction control, cruise control, θερμαινόμενα γκριπ, σύστημα keyless και θύρα USB-C. Παρά τη διαφορετική αρχιτεκτονική του, το CV-X45 δεν εγκαταλείπει την πρακτικότητα ενός scooter, καθώς διαθέτει αποθηκευτικό χώρο κάτω από τη σέλα, ικανό να φιλοξενήσει ένα κράνος full-face ή Adventure με γείσο. Στον προαιρετικό εξοπλισμό περιλαμβάνονται επίσης προστατευτικά κάγκελα και σχάρα αποσκευών, ενισχύοντας τον ταξιδιωτικό χαρακτήρα του μοντέλου.

Τέλος, με το CV-X45, η Kymco ακολουθεί μια ενδιαφέρουσα τεχνική προσέγγιση, επιχειρώντας να μεταφέρει περισσότερα χαρακτηριστικά μοτοσυκλέτας σε ένα Adventure scooter, πέρα από τη συνηθισμένη περιπετειώδη εμφάνιση. Αυτονόητα σχεδόν, προς το παρόν δεν έχουν ανακοινωθεί τιμή και ημερομηνία διάθεσης για την ευρωπαϊκή αγορά.



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

EICMA 2026 - Piaggio Beverly 2027

Πιο κομψό, άνετο και λειτουργικό, το Piaggio Beverly έχει ανανεωθεί ως προς τη σχεδίαση και τα χαρακτηριστικά του, χωρίς να χάσει τον μοναδικό του χαρακτήρα: η ευελιξία ενός scooter με μεγάλους τροχούς συναντά την άνεση και τις επιδόσεις ενός μεγάλου scooter κατηγορίας GT. Διατίθεται σε εκδόσεις 310 και 400cc, σε δύο διαφορετικές διαμορφώσεις.

Το Beverly είναι το crossover scooter που συνδυάζει άνεση, πρακτικότητα και δυναμικές επιδόσεις.

Από το 2001, το Beverly αποτελεί το σημείο αναφοράς για τα scooter μεσαίου κυβισμού με μεγάλους τροχούς. Η επιτυχία του —με περισσότερες από μισό εκατομμύριο πωλήσεις σε πάνω από πενήντα χώρες— βασίζεται στην κομψή και ελκυστική σχεδίασή του, καθώς και στην οδική συμπεριφορά που θυμίζει μεγαλύτερη μοτοσυκλέτα, προσφέροντας στον αναβάτη έλεγχο κι απόλαυση κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες. Περισσότερο από κάθε άλλο scooter, έχει αλλάξει τα δεδομένα της μετακίνησης στην κατηγορία του, ανεβάζοντας τις επιδόσεις, την άνεση, την ασφάλεια και την οδηγική απόλαυση σε πρωτόγνωρα επίπεδα.



Νέα σχεδίαση, νέοι τροχοί και ένας μεγάλος, νέος έγχρωμος πίνακας οργάνων TFT
Για το 2027, έρχεται μια ανανεωμένη έκδοση, ξεκινώντας από τη σχεδίαση – η οποία παραμένει ξεχωριστή και προσεγμένη μέχρι την τελευταία λεπτομέρεια.

Ο προβολέας και τα εμπρός φλας, τεχνολογίας full LED, αναδεικνύονται από νέα μαύρα πλαίσια, ενώ το διακοσμητικό στοιχείο («γραβάτα») στην ποδιά είναι εντελώς νέο και πιο σύγχρονο. Νέοι είναι και οι τροχοί, με πιο σπορ σχεδιασμό και χαμηλότερο βάρος, γεγονός που βελτιώνει την οδική συμπεριφορά.

Η διαχρονική αίσθηση πολυτέλειας του Beverly ενισχύεται από τη νέα οθόνη TFT 6,88", h οποία είναι μεγαλύτερh, πιο ευανάγνωστh και παρέχει πλήθος ενδείξεων, χρήσιμων τόσο σε ταξίδια όσο και στην καθημερινή μετακίνηση. Χάρη στην έγχρωμη οθόνη TFT και τον αισθητήρα φωτός, οι πληροφορίες είναι ευδιάκριτες τόσο υπό έντονο ηλιακό φως όσο και στο σκοτάδι, ενώ το σύστημα υποστηρίζει και τη σύνδεση με smartphone. Η πρακτικότητα ενισχύεται από μια νέα χειρολαβή συνεπιβάτη, η οποία ενσωματώνει βάση για top box, καταργώντας την ανάγκη για πρόσθετες πλάκες στήριξης. Το Beverly 310 διαθέτει πλέον στον βασικό εξοπλισμό του μια διάφανη ζελατίνα (ως αξεσουάρ διατίθενται επίσης φιμέ ζελατίνα, καθώς και ψηλότερος ανεμοθώρακας).

Το Piaggio Beverly διατίθεται με δύο δυναμικούς κινητήρες και σε δύο ξεχωριστές εκδόσεις

Το Piaggio Beverly προσφέρεται με επιλογή ανάμεσα σε δύο κινητήρες – τον 310hpe απόδοσης 27,7 ίππων και τον 400hpe απόδοσης 36 ίππων – και σε δύο εκδόσεις: το Beverly και το Beverly S, οι οποίες, όπως επιβάλλει η παράδοση, διαφοροποιούνται μεταξύ τους ως προς τα χρώματα και τα φινιρίσματα.

Το Piaggio Beverly διατίθεται στα χρώματα Bianco Luna και Grigio Grafite, σε συνδυασμό με σκούρα καφέ σέλα και εσωτερική ποδιά, καθώς και με φινιρίσματα σε γκρι σατινέ απόχρωση στο κάλυμμα του κεντρικού τούνελ, στη βάση της βαλίτσας, στις ζάντες και στο τελικό της εξάτμισης.

Το Piaggio Beverly S διατίθεται στα χρώματα Nero Meteora, Grigio Mercurio, Blu Lapis και Verde Minerale. Η σέλα και η εσωτερική ποδιά είναι μαύρες, ενώ η χειρολαβή συνεπιβάτη, το κάλυμμα του κεντρικού τούνελ και οι ζάντες φέρουν φινίρισμα σε μαύρο γυαλιστερό χρώμα. Μπλε λεπτομέρειες ολοκληρώνουν τον πιο σπορ χαρακτήρα της έκδοσης S.

Διατηρούνται όλα τα χαρακτηριστικά που έχουν καταστήσει το Beverly ένα πραγματικό best-seller: η σέλα με ηλεκτρικό άνοιγμα (το οποίο μπορεί να πραγματοποιηθεί και μέσω του τηλεχειριστηρίου που παρέχεται) και χώρο από κάτω για ένα full-face κράνος• το κεντρικό τούνελ που φιλοξενεί το πλαίσιο –τύπου μοτοσυκλέτας– και το ρεζερβουάρ καυσίμου, το οποίο επιτρέπει τον ανεφοδιασμό χωρίς να χρειάζεται ο αναβάτης να κατέβει από τη σέλα• το σύστημα ανάφλεξης χωρίς κλειδί (keyless) –διαθέσιμο και σε μία από τις δύο βαλίτσες της σειράς–• καθώς και η θύρα USB-C στην εσωτερική ποδιά και η πλατφόρμα πολυμέσων Piaggio MIA (βασικός εξοπλισμός στα Beverly 400 και Beverly 400 S), η οποία επιτρέπει, μεταξύ άλλων, την πλοήγηση με εικονίδια (pictogram navigation) μέσω του νέου ψηφιακού πίνακα οργάνων TFT.

EICMA 2026 – Yamaha RW350 2027

Η Yamaha επεκτείνει τη νέα οικογένεια RW και στα μεσαία scooter, παρουσιάζοντας το RW350 με ολοκαίνουριο μονοκύλινδρο κινητήρα, τεχνολογία Dynamic Ride και πιο περιπετειώδη προσανατολισμό από τα συνηθισμένα μοντέλα της κατηγορίας.

Μαζί με τα νέα RW700, η Yamaha παρουσιάζει στην EICMA 2026 και το RW350, ένα Adventure scooter μικρομεσαίου κυβισμού, το οποίο φιλοδοξεί να συνδυάσει την πρακτικότητα ενός καθημερινού scooter με αυξημένες δυνατότητες κίνησης σε κακής ποιότητας δρόμους καθώς και σε βατούς χωματόδρομους. Η σημαντικότερη τεχνική καινοτομία βρίσκεται στον ολοκαίνουργιο υγρόψυκτο μονοκύλινδρο κινητήρα των 330 κ.εκ., ο οποίος συνδυάζεται με το σύστημα Yamaha Dynamic Ride. Σε αντίθεση με τη συνηθισμένη διάταξη των scooter, όπου κινητήρας και μετάδοση κινούνται μαζί με την πίσω





Ξεχώρισε στην πόλη με adventure χαρακτήρα.

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

ανάρτηση, εδώ ο κινητήρας είναι σταθερά τοποθετημένος στο πλαίσιο και μόνο η μονάδα του CVT περιστρέφεται γύρω από τον στροφαλοφόρο άξονα.

Η Yamaha υποστηρίζει ότι αυτή η διάταξη περιορίζει σημαντικά το μη αναρτώμενο βάρος, επιτρέποντας καλύτερη λειτουργία της πίσω ανάρτησης. Το σύνολο συμπληρώνεται από αντικραδασμικό σύστημα τεσσάρων αξόνων και ηλεκτρονικό γκάζι YCC-T. Ο αναβάτης έχει επίσης στη διάθεσή του τρία προγράμματα οδήγησης, τα Street, Explore και Eco, μέσω του συστήματος Yamaha Ride Control. Το Explore συγκεκριμένα επιτρέπει μεγαλύτερο βαθμό ολίσθησης του πίσω τροχού, ενώ οι επιμέρους ρυθμίσεις επηρεάζουν την απόδοση του κινητήρα και τη λειτουργία του traction control. Σημειώστε πως στον εξοπλισμό περιλαμβάνεται και το cruise control.

Το πλαίσιο είναι ατσάλινο τύπου διαμάντι, με ανεστραμμένο πιρούνι 37 χιλιοστών εμπρός και διαδρομή 140 χιλιοστών. Πίσω υπάρχουν δύο αμορτισέρ με διαδρομή 105 χιλιοστών και επταβάθμια ρύθμιση προφόρτισης, ενώ οι χυτοί αλουμινένιοι τροχοί έχουν διαστάσεις 16 ιντσών εμπρός και 14 πίσω, με tubeless ελαστικά διπλής χρήσης Dunlop D615, ειδικά εξελιγμένα για το μοντέλο. Μάλιστα, ο πίσω τροχός διαθέτει ενσωματωμένο αποσβεστήρα κραδασμών στο κέντρο του, για ομαλότερη μετάδοση της κίνησης. Ακόμα, το ρεζερβουάρ καυσίμου έχει χωρητικότητα 13 λίτρων.

Η απόσταση από το έδαφος φτάνει τα 185 χιλιοστά, ενώ το RW350 διαθέτει προστατευτική ποδιά, μαρσπιέ με αφαιρούμενα λαστιχένια ένθετα για όρθια οδήγηση και αναδιπλούμενα υποπόδια για μεγαλύτερη άνεση στην άσφαλτο. Παρά τον περιπετειώδη χαρακτήρα του, διατηρεί τα πρακτικά χαρακτηριστικά ενός scooter, με αποθηκευτικό χώρο κάτω από τη σέλα για ένα κράνος full-face, Smart Key και έγχρωμη οθόνη TFT 5 ιντσών. Η τελευταία υποστηρίζει συνδεσιμότητα μέσω της εφαρμογής MyRide και πλοήγηση Garmin StreetCross, ενώ υπάρχει και θύρα USB-C.

Τέλος, η εμφάνιση ακολουθεί τη νέα, ιδιαίτερη θα έλεγε κανείς, σχεδιαστική φιλοσοφία της οικογένειας RW, με τέσσερις μονάδες LED στον εμπρός προβολέα και χρωματισμούς Sage Blue, Arashi Sand και Midnight Black. Η Yamaha δεν έχει δημοσιοποιήσει ακόμη στοιχεία ισχύος και ροπής, ούτε την τιμή του RW350 στην Ελλάδα. Το νέο μοντέλο πάντως παρουσιάζει ιδιαίτερο τεχνικό ενδιαφέρον, κυρίως χάρη στη διαφορετική αρχιτεκτονική κινητήρα και μετάδοσης, η οποία μένει να δείξει τα πλεονεκτήματά της και στην πράξη.



Η ΝΕΑ TRIDENT 660

TRIPLE-POWERED PERFORMANCE, URBAN EDGE.



TRIDENT

ΤΡΙΚΥΛΙΝΔΡΗ ΔΥΝΑΜΗ,
ΤΩΡΑ, ΑΚΟΜΑ ΠΙΟ ΣΥΝΑΡΠΑΣΤΙΚΗ ΜΕ 95 PS!

Η roadster με την κορυφαία απόδοση στην κατηγορία της, είναι εξοπλισμένη με Cornering ABS & Traction Control, 3 προγράμματα οδήγησης, και Triumph Shift Assist για εύκολες αλλαγές ταχυτήτων χωρίς τη χρήση συμπλέκτη. Άφθονη ισχύς, εκπληκτική συμπεριφορά και εμφάνιση που προκαλεί τις αισθήσεις.

Κλείσε το test ride σου σήμερα.

@TriumphMotorcyclesGreece @triumphgreece

TRIUMPH

FOR THE RIDE

Moto Guzzi The Trip 500 2027 - Τα πρώτα επίσημα λόγια της εταιρείας

ΕΡΧΕΤΑΙ Η THE TRIP, Η ΠΡΩΤΗ MOTO GUZZI ΜΙΑΣ ΝΕΑΣ ΓΕΝΙΑΣ.

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΝΩΤΕΡΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ, ΕΜΒΛΗΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΣΧΕΔΙΑΣΗ ΚΑΙ ΕΝΑ ΕΥΕΛΙΚΤΟ ΚΑΙ ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ: Η THE TRIP ΣΥΝΔΥΑΖΕΙ ΤΗΝ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΝΑΙΣΘΗΜΑ ΜΕ ΕΝΑ ΚΑΘΑΡΟ ΣΤΥΛ MOTO GUZZI.

Η MOTO GUZZI THE TRIP ΘΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΤΕΙ ΣΤΗΝ EICMA, ΣΤΟ ΜΙΛΑΝΟ, ΑΠΟ ΤΙΣ 5 ΕΩΣ ΤΙΣ 8 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ.

Μία roadster 500 εύκολη, ελαφριά και διασκεδαστική. Όμορφη στην όψη και την οδήγηση, για όσους έρχονται στον κόσμο της Moto Guzzi και για όσους ήδη τον αγαπούν. Μία αυθεντική μοτοσυκλέτα, με υψηλές επιδόσεις, που μπορεί να συναρπάσει ακόμη και τους πιο έμπειρους μοτοσυκλετιστές, χωρίς περιττές πολυπλοκότητες.

Κάποια στιγμή αρχίσαμε να πιστεύουμε ότι για να ζήσεις τη μοτοσυκλέτα χρειάζονταν ακραίες επιδόσεις, υπερβολική ισχύς, όλο και πιο απαιτητικές μοτοσυκλέτες. Εν τω μεταξύ, η ζωή έχει αλλάξει. Οι πόλεις έχουν γίνει πιο ξέφρενες, ο ελεύθερος χρόνος πιο πολύτιμος και η επιθυμία για αυθεντικές εμπειρίες πιο έντονη από ποτέ. Σήμερα, η πραγματική πολυτέλεια δεν έχει να κάνει με περισσότερη ιπποδύναμη, αλλά με περισσότερο χρόνο.



Περισσότερη ελευθερία. Περισσότερες ευκαιρίες να ξεφύγεις από την καθημερινή ρουτίνα.
Γι' αυτό δημιουργήσαμε τη Moto Guzzi The Trip.

Η νέα roadster 500 εγκαινιάζει μια νέα γενιά Moto Guzzi. Μία μοτοσυκλέτα για όσους θέλουν τον χαρακτήρα μιας θρυλικής μάρκας και την ευκολία χρήσης που απαιτεί η σύγχρονη ζωή. Μια μοτοσυκλέτα που κάνει κάθε ταξίδι ξεχωριστό. Από την αστική μετακίνηση μέχρι μια σύντομη βόλτα μετά τη δουλειά. Από την πιο σύντομη διαδρομή μέχρι το καλύτερο ταξίδι. Γιατί το ταξίδι δεν έχει να κάνει με το πόσο μακριά πας, αλλά με το πώς επιλέγεις να χρησιμοποιήσεις τον χρόνο σου.

Η ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗΣ

Η The Trip έχει σχεδιαστεί για να είναι διαισθητική από την πρώτη κιόλας στιγμή. Με βάρος μόλις 180 κιλά σε κατάσταση λειτουργίας, με φυσική θέση οδήγησης και προσβάσιμη σέλα που ξεκινά από 790 mm από το έδαφος, όλα φαίνονται απλά, εύκολα, άμεσα. Χωρίς άγχος στους ελιγμούς. Χωρίς φόβο στην κίνηση της πόλης. Τίποτα δεν στέκεται ανάμεσα σε εσένα και την απόλαυση της οδήγησης.

Με ένα πακέτο τεχνολογίας από μοτοσυκλέτες ανώτερης κατηγορίας, σύγχρονο σχεδιασμό και ένα ευέλικτο, διασκεδαστικό πλαίσιο, η Moto Guzzi The Trip συνδυάζει ευκολία και δυναμισμό όπως λίγες μοτοσυκλέτες της κατηγορίας. Μία πρόταση που μπορεί να κερδίσει όποιον έρχεται στους δύο τροχούς για πρώτη φορά, να ικανοποιήσει τους πιο έμπειρους μοτοσυκλετιστές και να αναζωπυρώσει το πάθος όσων επιστρέφουν στην οδήγηση μετά από χρόνια απουσίας. Μια Moto Guzzi μεσαίου κυβισμού με μεγάλη προσωπικότητα.

ΣΤΥΛ ΠΟΥ ΔΕΝ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΥΠΕΡΒΟΛΕΣ

Η The Trip φέρνει μια νέα σχεδιαστική γλώσσα για τη Moto Guzzi: λιτή, σύγχρονη και αυθεντική. Κάθε στοιχείο έχει σχεδιαστεί αφαιρώντας αντί να προσθέτει, αφήνοντας να αναδειχθεί αυτό που πραγματικά έχει σημασία: ισορροπημένες αναλογίες, καθαρές επιφάνειες και η κεντρική παρουσία του δικύλινδρου κινητήρα στο βαθύ, μίνιμαλ μαύρο φινίρισμά του.

Το μεταλλικό ρεζερβουάρ καυσίμου 15 λίτρων συνδυάζει κομψότητα με λειτουργικότητα. Ο προβολέας full LED δίνει μια μοντέρνα πινελιά στον εμβληματικό αετό της Moto Guzzi. Η κυκλική οθόνη TFT 3,6 ιντσών συνδέεται άψογα με ένα smartphone και παρέχει σαφείς, άμεσες πληροφορίες σε κάθε ταξίδι. Οι διακόπτες του τιμονιού με οπίσθιο φωτισμό είναι εύκολοι και διαισθητικοί, διατηρώντας τα πάντα υπό έλεγχο ακόμα και τη νύχτα. Το όνομα της μοτοσυκλέτας είναι κομψά κεντημένο στη σέλα. Γιατί η καλύτερη τεχνολογία είναι εκείνη που απλοποιεί τη ζωή.

Η ΑΠΟΛΑΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Στην καρδιά της The Trip βρίσκεται ένας σύγχρονος δικύλινδρος εν σειρά κινητήρας απόδοσης σχεδόν 48 ίππων, πλήρως συμβατός με δίπλωμα A2. Η δύναμή του έγκειται στο να κάνει κάθε χιλιόμετρο απολαυστικό. Ανταποκρίνεται ομαλά, με το μεγαλύτερο μέρος της ροπής του να είναι διαθέσιμο από τις χαμηλές στροφές. Η οδήγηση είναι χαλαρή στην αστική κίνηση και συναρπαστική όταν ο δρόμος ανοίγει πέρα

από την πόλη. Όλα έχουν σχεδιαστεί για να εμπνέουν αυτοπεποίθηση, φυσικότητα και οδηγική απόλαυση. Γιατί η διασκέδαση δεν γεννιέται από την πολυπλοκότητα. Γεννιέται όταν νιώθεις αμέσως σε αρμονία με τη μοτοσυκλέτα σου.

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΠΟΥ ΣΕ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙ, ΔΕΝ ΣΟΥ ΑΠΟΣΠΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΟΧΗ

Η The Trip σου δίνει όλη την τεχνολογία που χρειάζεσαι, ακριβώς όταν τη χρειάζεσαι. Το ηλεκτρονικό γκάζι Ride-by-Wire και τα τρία προγράμματα οδήγησης σου επιτρέπουν να προσαρμόζεις τον χαρακτήρα της μοτοσυκλέτας σε κάθε περίσταση:

- Road. Για να αντιμετωπίζεις κάθε μέρα με ομαλότητα και άνεση.
- Sport. Για να προσθέτεις ενέργεια και διασκέδαση στις αγαπημένες σου διαδρομές.
- Rain. Για να αντιμετωπίζεις τις πιο δύσκολες συνθήκες με μέγιστη ασφάλεια.

Την εμπειρία συμπληρώνουν η ενσωματωμένη πλοήγηση με εικονογράμματα και το Quick Shifter, αξεσουάρ σχεδιασμένα ώστε να κάνουν κάθε έξοδο ακόμη πιο απλή και απολαυστική.

Η ΠΟΛΗ ΕΙΝΑΙ ΜΟΝΟ Η ΑΦΕΤΗΡΙΑ

Η The Trip δημιουργήθηκε για να κινείται με στυλ στην καθημερινότητα, αλλά μπορεί να κάνει πολλά περισσότερα. Είναι η μοτοσυκλέτα που κάνει ξεχωριστή μια παράκαμψη στη διαδρομή προς το σπίτι. Που σε οδηγεί να ανακαλύψεις μια νέα γειτονιά. Ένα κρυμμένο στέκι. Έναν δρόμο που δεν είχες διασχίσει ποτέ. Είναι η ιδανική σύντροφος για μια αυθόρμητη απόδραση εκτός πόλης, για να φτάσεις στη θάλασσα την αυγή ή σε έναν λόφο στο ηλιοβασίλεμα. Για όσους αναζητούν νέες εμπειρίες και για όσους αγαπούν τα ταξίδια, έστω και με το μυαλό. Για όσους πιστεύουν ότι η περιπέτεια μπορεί να ξεκινήσει από τη στιγμή που γυρίζεις το κλειδί και επιλέγεις την πρώτη ταχύτητα στο κιβώτιο.

ΤΡΙΑ ΧΡΩΜΑΤΑ. ΤΡΕΙΣ ΤΡΟΠΟΙ ΓΙΑ ΝΑ ΖΗΣΕΙΣ ΤΗ THE TRIP.

- Black Metropolis
Η σύγχρονη κομψότητα της πόλης.

- Green Grove
Εκεί που η παράδοση της Moto Guzzi συναντά τη φύση.

- Red Beat
Η ενέργεια του αετού στην πιο δυναμική και σπορ μορφή της.

Και για να γιορτάσουμε την έναρξη μιας νέας εποχής, υπάρχει επίσης η ειδική έκδοση The Opening, αφιερωμένη σε όσους θέλουν να πρωταγωνιστήσουν από την πρώτη κιόλας ημέρα.

Η νέα The Trip 500 θα βρίσκεται στο επίκεντρο του περιπτέρου της Moto Guzzi στην EICMA, που θα πραγματοποιηθεί στο Rho Fiera από τις 5 έως τις 8 Νοεμβρίου 2026, και θα είναι διαθέσιμη στα σημεία πώλησης στις αρχές του 2027.



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

BMW F 450 R και F 450 RR - Ανακοινώθηκαν οι τιμές τους στην Ελλάδα

Οι δύο νέες BMW της κατηγορίας A2 αποκτούν ελληνικές τιμές, με τη naked F 450 R να ξεκινά από 6.390 ευρώ και τη supersport F 450 RR από 6.790 ευρώ.

Η BMW Motorrad διευρύνει την παρουσία της στη μικρομεσαία κατηγορία με δύο νέες μοτοσυκλέτες, οι οποίες μοιράζονται την ίδια μηχανική βάση, αλλά απευθύνονται σε αναβάτες με διαφορετικές προτιμήσεις. Οι F 450 R και F 450 RR έρχονται με δικύλινδρο κινητήρα 420 κ.εκ., απόδοση 48 ίππων, κατάλληλες και για κατόχους διπλώματος A2.

Η BMW F 450 R, με τιμή εκκίνησης 6.390 ευρώ, αποτελεί τη naked πρόταση της σειράς, με όρθια θέση οδήγησης και προσανατολισμό τόσο στην καθημερινή μετακίνηση όσο και στις διαδρομές εκτός πόλης. Ο υγρόψυκτος δικύλινδρος εν σειρά κινητήρας αποδίδει 48 ίππους και 43 Nm ροπής, ενώ το βάρος της σε κατάσταση λειτουργίας περιορίζεται στα 175 κιλά. Το ύψος της σέλας είναι 790 χιλιοστά και το ρεζερβουάρ χωρά 14 λίτρα καυσίμου.



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



Στον βασικό εξοπλισμό της περιλαμβάνονται έγχρωμη οθόνη TFT 6,5 ιντσών, θερμαινόμενα γκριπ, προγράμματα οδήγησης Rain, Road και Dynamic, καθώς και ABS Pro. Το σύστημα πέδησης διαθέτει εμπρός δίσκο 310 χιλιοστών με τετραπίστονη δαγκάνα Brembo. Σε ακριβότερες εκδόσεις προσφέρονται επιπλέον εξοπλισμός και τεχνολογίες, όπως το Shift Assistant Pro και το σύστημα Easy Ride Clutch.

Η BMW F 450 RR, με τιμή εκκίνησης 6.790 ευρώ, αποτελεί τη supersport επιλογή της οικογένειας. Διατηρεί τον δικύλινδρο κινητήρα των 420 κ.εκ., με 48 ίππους στις 8.750 σ.α.λ. και 43 Nm στις 6.750 σ.α.λ., αλλά διαφοροποιείται με πλήρες φέρινγκ, πιο επιθετική θέση οδήγησης και γενικότερα σπορ φιλοσοφία.

Το βάρος της φτάνει τα 177 κιλά, ενώ διαθέτει τροχούς 17 ιντσών, ανεστραμμένο πιρούνι, πίσω αμορτισέρ με ρυθμιζόμενη προφόρτιση και απόσβεση επαναφοράς, καθώς και εμπρός δίσκο 310 χιλιοστών με τετραπίστονη δαγκάνα Brembo. Ο εξοπλισμός περιλαμβάνει ABS Pro, Dynamic Traction Control, προγράμματα Rain, Road και Race, οθόνη TFT 6,5 ιντσών και θερμαινόμενα γκριπ.

Και τα δύο μοντέλα διαθέτουν κιβώτιο έξι σχέσεων, ρεζερβουάρ 14 λίτρων και ανακοινωμένη κατανάλωση 3,8 λίτρων/100 χλμ.

Με διαφορά μόλις 400 ευρώ, η επιλογή ανάμεσα στις δύο BMW εξαρτάται κυρίως από τον χαρακτήρα που αναζητά ο αναβάτης, μια ευέλικτη naked για καθημερινή χρήση ή μια ελαφριά supersport με δυνατότητα αξιοποίησης και στην πίστα.



ΑΠΟΛΥΤΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ, ΑΚΟΜΑ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΠΙΟ ΑΚΡΑΙΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

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

Taro Safari 300 / 125 – Νέα adventure μοτοσυκλέτα με προορισμό και την Ελλάδα

Η Taro Motor κάνει την είσοδό της στην κατηγορία των μικρομεσαίων adventure, παρουσιάζοντας το Safari 300, μια νέα μοτοσυκλέτα με τροχούς 19 και 17 ιντσών, πλούσιο εξοπλισμό και προοπτική διάθεσης στην ελληνική αγορά.

Το νέο Safari 300 καθώς και το μικρότερο αδερφάκι του, παρουσιάστηκαν στην έκθεση CIMAMotor 2026 στην Κίνα. Πρόκειται για μια adventure μοτοσυκλέτα μικρού κυβισμού, σχεδιασμένη να συνδυάζει την καθημερινή μετακίνηση με τις εκδρομές και τις διαδρομές



εκτός ασφάλτου. Η σχεδίασή της ακολουθεί τις σύγχρονες τάσεις της κατηγορίας, με έντονα γωνιώδεις επιφάνειες, ψηλό εμπρός μέρος, χαρακτηριστικό ρύγχος και μεγάλη ζελατίνα. Οι ακτινωτοί τροχοί, τα ελαστικά μικτής χρήσης και η προστατευτική ποδιά κάτω από τον κινητήρα συμπληρώνουν την περιπετειώδη εικόνα της, ενώ στις φωτογραφίες της παρουσίασης εμφανίζεται και με τριπλέτα αποσκευών, δίνοντας έμφαση στον ταξιδιωτικό της προσανατολισμό.



Στο μηχανολογικό κομμάτι, το Safari 300 εξοπλίζεται με μονοκύλινδρο, υγρόψυκτο κινητήρα, με την κινεζική εταιρεία να μην έχει δημοσιοποιήσει ακόμη αναλυτικά στοιχεία σχετικά με την ισχύ και τη ροπή του, ούτε πληροφορίες για το βάρος, το ύψος της σέλας και τις διαδρομές των αναρτήσεων. Γνωρίζουμε πάντως ότι οι τροχοί έχουν διάμετρο 19 ιντσών εμπρός και 17 πίσω, μια επιλογή που δίνει προτεραιότητα στην ευελιξία και τη μικτή χρήση, χωρίς να περιορίζει τη μοτοσυκλέτα αποκλειστικά στην άσφαλτο. Από πλευράς εξοπλισμού, το Safari 300 διαθέτει δικάναλο ABS, ενώ ενδιαφέρον παρουσιάζει και η παρουσία εμπρός κάμερας καταγραφής (dash cam), στοιχείο που συναντάμε ολοένα συχνότερα σε κινεζικές μοτοσυκλέτες και scooter.Παράλληλα με την έκδοση των 300 κυβικών, η Taro παρουσίασε και το Safari 125, το οποίο ακολουθεί την ίδια σχεδιαστική φιλοσοφία, απευθυνόμενο σε αναβάτες που αναζητούν μια οικονομικότερη πρόταση μικρού κυβισμού με adventure χαρακτηριστικά. Το ενδιαφέρον για την ελληνική αγορά είναι ιδιαίτερο, καθώς η Taro Motor βρίσκει ήδη το δρόμο της για την Ελλάδα μέσω της Thrust Motor. Σύμφωνα λοιπόν με τις μέχρι τώρα πληροφορίες, το Safari 300 αναμένεται να ακολουθήσει την ίδια διαδρομή, φτάνοντας στην Ελλάδα με τα σήματα της Thrust Motor, προς το παρόν ωστόσο, δεν έχουν ανακοινωθεί ο χρόνος άφιξης και η τιμή διάθεσής του.

Με την κατηγορία των μικρών adventure να συγκεντρώνει ολοένα μεγαλύτερο ενδιαφέρον, το Safari 300 αποτελεί μια ακόμη προσθήκη στις προτάσεις προσιτού κυβισμού, με την τελική του τιμή και τα πλήρη τεχνικά χαρακτηριστικά να αναμένεται να καθορίσουν τη θέση του στην αγορά.

SYM ADX 200 – Η νέα πρόταση της SYM στα adventure scooter

Το νέο SYM ADX 200 έρχεται στην Ελλάδα τον Δεκέμβριο με τιμή 3.195 ευρώ, κινητήρα 16,3 ίππων, κάμερα καταγραφής, TFT οθόνη και top box 45 λίτρων.

Το νέο SYM ADX 200 έρχεται να καλύψει το κενό ανάμεσα σε ένα 125άρι scooter και ένα 300άρι, αποτελώντας μια ενδιάμεση επιλογή για όσους αναζητούν περισσότερη ισχύ από ένα 125άρι, χωρίς να χρειάζεται να στραφούν σε ένα ακριβότερο scooter 300 κ.εκ. Παράλληλα, διατηρεί χαρακτηριστικά που συνδυάζουν την πρακτικότητα στην καθημερινή μετακίνηση με την adventure σχεδίαση και τον πλούσιο εξοπλισμό.

Στην καρδιά του βρίσκεται ένας μονοκύλινδρος, υγρόψυκτος κινητήρας τεσσάρων βαλβίδων, με ηλεκτρονικό ψεκασμό EFI της Continental. Η μέγιστη ισχύς φτάνει τους 16,3 ίππους στις 8.000 σ.α.λ., ενώ η ροπή ανέρχεται στα 15,6 Nm στις 7.000 σ.α.λ. Σύμφωνα



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



με τα στοιχεία της εταιρείας, η κατανάλωση περιορίζεται στα 2,6 λίτρα/100 χλμ., ενώ το μεγάλο ρεζερβουάρ των 15 λίτρων εξασφαλίζει θεωρητική αυτονομία που ξεπερνά τα 570 χιλιόμετρα.

Στον τομέα της ασφάλειας, το ADX 200 εξοπλίζεται με δικάναλο ABS της Continental και σύστημα ελέγχου πρόσφυσης (TCS). Διαθέτει επίσης το σύστημα A.L.E.H. της SYM, που έχει σχεδιαστεί για τον περιορισμό της ανύψωσης του πίσω μέρους κατά την επιτάχυνση. Οι τροχοί είναι 13 ιντσών, με δισκόφρενα εμπρός και πίσω, ενώ στην πίσω ανάρτηση συναντάμε μονό αμορτισέρ. Το ύψος της σέλας βρίσκεται στα 810 χιλιοστά και το βάρος γεμάτο ανακοινώνεται στα 150 κιλά.

Στον εξοπλισμό περιλαμβάνει ενσωματωμένη κάμερα καταγραφής στο εμπρός μέρος, έγχρωμη οθόνη TFT 5 ιντσών με συνδεσιμότητα Bluetooth και δυνατότητα πλοήγησης μέσω της εφαρμογής SYM+ App. Στον βασικό εξοπλισμό περιλαμβάνεται επίσης αλουμινένιο top box χωρητικότητας 45 λίτρων, με πλάτη για τον συνεπιβάτη.

Η λίστα συνεχίζεται με σύστημα εκκίνησης χωρίς κλειδί Keyless 2.0, πλήρη φωτισμό LED με φώτα ημέρας DRL, ρυθμιζόμενες μανέτες τεσσάρων θέσεων και θύρες φόρτισης USB-A και USB-C. Κάτω από τη σέλα υπάρχει αποθηκευτικός χώρος για ένα κράνος full-face, ενώ η ψηλή ζελατίνα προσφέρει επιπλέον προστασία από τον αέρα.

Το SYM ADX 200 αναμένεται στην Ελλάδα στις αρχές Δεκεμβρίου 2026, με ανακοινωμένη τιμή 3.195 ευρώ φιλοδοξώντας να αποτελέσει μια ενδιαφέρουσα επιλογή για καθημερινή χρήση αλλά και για περιαστικές διαδρομές.





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

Όλα τα παπιά της αγοράς

Ακόμη μία κατηγορία στην οποία το status quo δύσκολα αλλάζει, και ο Σεπτέμβριος είναι ένα ακόμη παράδειγμα επί τούτου.
Στην πρώτη θέση, αναμενόμενα θα έλεγε κανείς, το Daytona DY125RS, που κατέγραψε 72 ταξινομήσεις. Ακολουθούν στην 2η και 3η θέση, τα SYM VF125 και Yamaha Crypton S, με 49 και 34 ταξινομήσεις αντίστοιχα.
Δείτε αναλυτικά την λίστα, παρακάτω. (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ – Το Cityrider δεν φέρει ευθύνη για τυχόν λάθη ή παραλείψεις)

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ	ΜΟΝΤΕΛΟ	ΚΥΒΙΣΜΟΣ	ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ
DAYTONA	DY125RS	100	72
SYM	VF125	124	49
YAMAHA	CRYPTON S	114	34
GEMINI	ARK 125X	124	31
SYM	VF185	183	24
DAYTONA	SPRINTER125	120	19
ASUS	CROSS X 125	125	14
ASUS	ASUS 125I	125	14
DAYTONA	VELOS R 125	120	14
THRUST	LT-190	188	14
MALAGUTI	LAVA120	114	10
MALAGUTI	SPECTRE 155X	149	9
MALAGUTI	SPECTRE GP 125	125	8
LIFAN INDUSTRY	LF125-26C	125	7
DAYTONA	DY125RS	120	6
HONDA	ASTREA GRAND	109	6
DAYTONA	HIGLAND 125	125	6
HONDA	C125	124	4
LETBE	LYNX	114	3
GPX	POPZ 125	125	1
GPX	ROCK125	125	1


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

Scooters – Top 20 μοντέλων

Ασύλληπτη διαφορά του Zontes G368 που πέτυχε τις υπερδιπλάσιες ταξινομήσεις από το 2ο μοντέλο.

Το υπερ-επιτυχημένο μοντέλο της Zontes βρέθηκε προφανώς σε... μήνα παραλαβών, όπως είχε συμβεί και τον Ιούνιο, ξεπερνώντας τα 600 κομμάτια και καταγράφοντας 625 ταξινομήσεις, για τον Σεπτέμβριο. Στην 2η θέση ακολουθεί το SYM Symphony ST 200, με 265 κομμάτια, ενώ την 3άδα κλείνει το SYM Symphnoy ST 125, με 243 ταξινομήσεις.

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

	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ	ΜΟΝΤΕΛΟ	ΚΥΒΙΣΜΟΣ	ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ
1	ZONTES	G368	368	625
2	SYM	SYMPHONY ST 200	169	265
3	SYM	SYMPHONY ST 125	125	243
4	SYM	JOYRIDE 300	278	194
5	SYM	SYMPHONY SR	125	189
6	HONDA	SH150	157	153
7	PIAGGIO	BEVERLY 310 HPE	310	152
	PIAGGIO	MEDLEY 200	174	152
8	HONDA	ADV350	330	150
9	YAMAHA	NMAX150 TECHMAX	155	130
10	PIAGGIO	BEVERLY 400 HPE	399	127
11	PIAGGIO	LIBERTY 125	124	120
12	YAMAHA	NMAX 125	125	118
13	HONDA	NSC110	109	117
14	HONDA	FSH125	125	116
15	VOGE	SR450X	398	114
16	HONDA	PCX125	125	103
17	SYM	JET X 125	125	101
18	HONDA	PCX125 DX	125	99
19	SYM	JET 14 125	125	79
20	VOGE	SR3	244	72

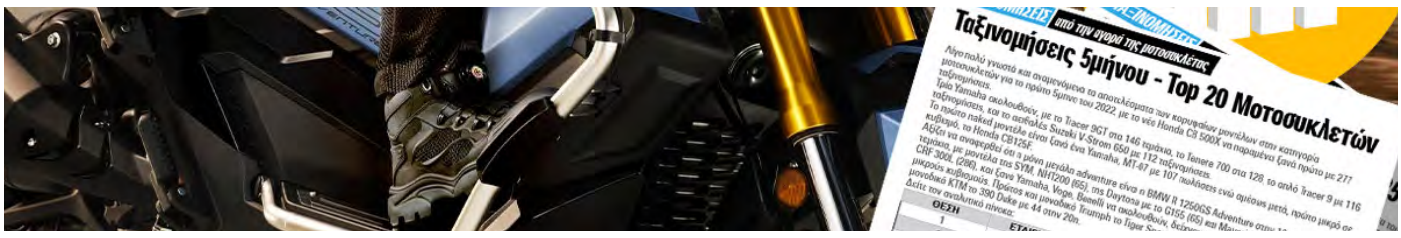


Ηρώων Πολυτεχνείου 8, Αθήνα I Showroom T: 210 9955451 I Service T: 210 9922948

Scooters 300+ cc – Top 15 μοντέλων

Zontes, SYM και Piaggio στην κορυφή της σχετικής λίστας.
Το Zontes G368 φυσικά περνάει στην κορυφή, με 625 ταξινομήσεις, ήδη στην κορυφή χωρίς να χρειαστεί να περάσουμε το «φίλτρο» του κυβισμού. Στην 2η και 3η θέση, στην επιμέρους υποκατηγορία, βρίσκονται τα SYM Joyride 300 και Piaggio Beverly 310 HPE, με 194 και 152 ταξινομήσεις αντίστοιχα.
Δείτε αναλυτικά την λίστα, παρακάτω. (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ – Το Cityrider δεν φέρει ευθύνη για τυχόν λάθη ή παραλείψεις)

	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ	ΜΟΝΤΕΛΟ	ΚΥΒΙΣΜΟΣ	ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ
1	ZONTES	G368	368	625
2	SYM	JOYRIDE 300	278	194
3	PIAGGIO	BEVERLY 310 HPE	310	152
4	HONDA	ADV350	330	150
5	PIAGGIO	BEVERLY 400 HPE	399	127
6	VOGE	SR450X	398	114
7	APRILIA	SR GT 400	399	68
8	DAYTONA	VIRTUS 300	278	61
9	HONDA	SH350	330	59
	SYM	CRUISYM 400	399	59
10	SYM	ADX 300	278	56
11	YAMAHA	XMAX 300 TECHMAX	292	51
12	HONDA	NSS350	330	46
13	VESPA	GTS 310	310	40
14	YAMAHA	XMAX 300	292	35
15	ZONTES	K368	368	30



AXOR PRESENTS

X cross

WHALE



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

Μοτοσυκλέτες - Top 15 μοντέλων

«Στρογγυλοκάθεται» στην κορυφή το CFMOTO 450MT, αλλά πολύ δυνατή είσοδο στην αγορά κάνει το Zontes 703T με την δεύτερη θέση, με το «καλημέρα σας».
Μπορεί το μοντέλο της CFMOTO να πετυχαίνει μία διαφορά «ασφαλείας», με 79 ταξινομήσεις στην πρώτη θέση, το Zontes 703T πέτυχε 46 ταξινομήσεις και βρέθηκε στην 2η θέση του σχετικού πίνακα. Οι πρώτες 5 μοτοσυκλέτες κρίθηκαν σχεδόν στο κομμάτι, αφού στην 3η θέση, το Honda NX500 E-Clutch πέτυχε 45 ταξινομήσεις, με τα Honda X-ADV και CFMOTO Dual 250 να ακολουθούν σε απόσταση αναπνοής.
Δείτε αναλυτικά την λίστα, παρακάτω. (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ – Το Cityrider δεν φέρει ευθύνη για τυχόν λάθη ή παραλείψεις)

	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ	ΜΟΝΤΕΛΟ	ΚΥΒΙΣΜΟΣ	ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ
1	CFMOTO	450MT	449	79
2	ZONTES	703T	699	46
3	HONDA	NX500 E-CLUTCH	471	45
4	HONDA	X-ADV	745	44
5	CFMOTO	DUAL 250	249	42
6	HONDA	GB350S	348	31
7	VOGE	DS800X RALLY	798	26
8	CFMOTO	700MT	693	24
	YAMAHA	TRACER 9	890	24
9	QJMOTOR	SRT 450 RX	450	23
	VOGE	DS625X	581	23
10	KTM	390 ADVENTURE R	399	21
11	HONDA	NX500	471	20
12	HONDA	XL750 TRANSALP E-CLUTCH	755	19
	SUZUKI	V-Strom 800	776	19
	YAMAHA	TENERE 700	689	19
13	ZONTES	703F	699	18
14	HONDA	CB1000GT	1000	17
	KOVE	800X	799	17
15	YAMAHA	MT-03	321	16
	ZONTES	G200	200	16

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

Enduro μοτοσυκλέτες – Όλα τα μοντέλα της αγοράς

Η KTM στην κορυφή της σχετική λίστας, με 3 ταξινομήσεις.
Συγκρατημένες ήταν οι ταξινομήσεις enduro μοτοσυκλετών, για τον Σεπτέμβριο του 2026, με 14 κομμάτια να καταγράφονται. Στην κορυφή βρέθηκε η KTM με την 300 EXC, αν και η Beta απειλεί τους Αυστριακούς με περισσότερα μοντέλα πλασαρισμένα στην λίστα.
Δείτε αναλυτικά την λίστα, παρακάτω. (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ – Το Cityrider δεν φέρει ευθύνη για τυχόν λάθη ή παραλείψεις)

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ	ΜΟΝΤΕΛΟ	ΚΥΒΙΣΜΟΣ	ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ
KTM	300 EXC	293	3
BETA	EL 01	190	2
KTM	350 EXC-F	350	2
BETA	250RR	249	1
BETA	300RR	293	1
BETA	350RR	349	1
KTM	250 EXC TPI	249	1
TRIUMPH	TF450-E	450	1
FANTIC MOTOR	L3e-A2	463	1
AJP	AJP PR7	600	1



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)



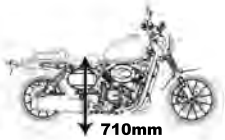


UpSideDown πιρούνι



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.

Ηλεκτρικά – Όλα τα μοντέλα της αγοράς

Η «ιδιαίτερη» κατηγορία της ηλεκτροκίνησης κατέγραψε κοντά στα 80 κομμάτια εντός του μήνα, όσον αφορά τα ηλεκτρικά που «επιδέχονται» ταξινόμησης πάντα.
Θετική εντύπωση προκαλεί η ιδιαίτερη περίπτωση του BMW CE 04, που συνεχίζει να αποδεικνύει ότι έχει το δικό του κοινό, αφού παρά την τιμή του κατέγραψε 6 ταξινομήσεις. Στην λίστα βρίσκουμε φυσικά και την Stark Varg, με 3 ταξινομήσεις, παραδόξως για τον Σεπτέμβριο απουσιάζει το πολυ επιτυχημένο Ecoshift NOOS, που τους προηγούμενους μήνες σάρωσε.

ΜΑΡΚΑ	ΜΟΝΤΕΛΟ	ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ
ITALIAINMOTO	EM04	9
DOOHAN	PINK FLASH	7
BMW	CE04	6
EFUN/ZAP	PULSE, ERIDER, TRINITY	5
VMOTO	CPX EXPLORER	5
ZXMCO	MASTER 125E	5
EFUN/ZAP	PULSE,ERIDER,TRINITY	4
STARK	STARK VARG	3
ZERO MOTORCYCLES	LS1	2
GOLDEN LION	JS2A-15	2
VMOTO	CPA/CPX	2
YADEA	C1S PRO	2
YADEA	Y1S	2
TAILG	T80PRO	2
LVNENG	NCF S, NCF D	2
TVS	TVS IQUBE ELECTRIC S	2
CFMOTO	ZEEHO	1
DAYTONA	HERCULES III	1
EFUN/ZAP	PUSA	1
EFUN/ZAP	MONEY	1
GOLDEN LION	JS2A-2	1
GOLDEN LION	EV3000	1
HORWIN	EK3	1
HORWIN	SK3	1
JNEN, JUNENG	CAPPUCINO	1
SAIGE	SAIGE EGO-01 PLUS	1
NERVA	EXE II	1
ECOBIT	CARGO	1
KAINING	KN-OA	1
ARENA, ELYX, MIFUN	LINK	1
TISTO	SUNSHINE 6.0	1
XIAODAO	XDAO	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

ΒΑΛΜΠΟΝΑ

Η Βαλμπόνα είναι ένα πάρκο στη βόρειο Αλβανία, δίπλα στα σύνορα με το Κόσοβο, και μαζί με το Θέθι αποτελούν την κύρια οροσειρά της χώρας, ενώ ονομάζονται και Αλβανικές Άλπεις καθώς έχουν την ίδια μορφολογία με τη γνωστή οροσειρά της Ευρώπης

Του Βασίλη Κωστάκου


TABARD
MEDIA
372
25-28 JUNE 2026
90
ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΗΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ
CFMOTO
RACING TEAM
NOLAN








TABARD
MEDIA





Στη Βαλμπόνα υπάρχουν αρκετά μικρά ποτάμια και χείμαρροι που καταλήγουν στο ομώνυμο με το πάρκο ποταμό






TABARD
MEDIA
372
ÖHLINS

CITY TRIP / Βαλμπόνα με CFMoto 450MT



Οι βραχώδεις απότομες κορυφές στην Βαλμπόνα είναι αυτές που θυμίζουν Άλπεις και σε πολλά σημεία διατηρούν το χιόνι ακόμα και το καλοκαίρι



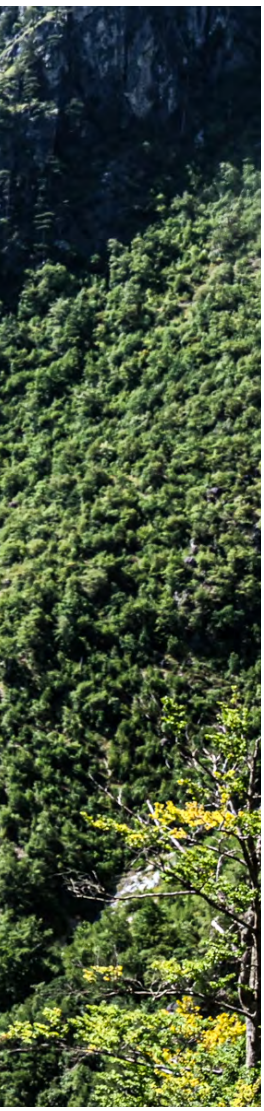
CITY TRIP / Βαλμπόνα με CFMoto 450MT

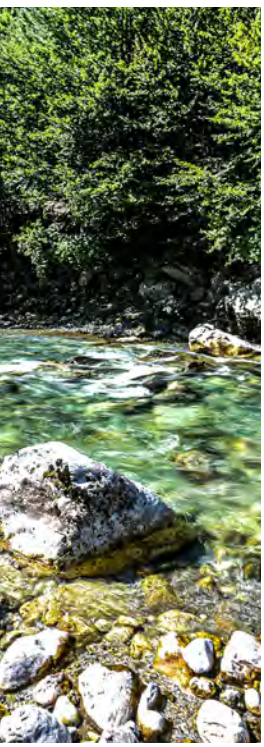


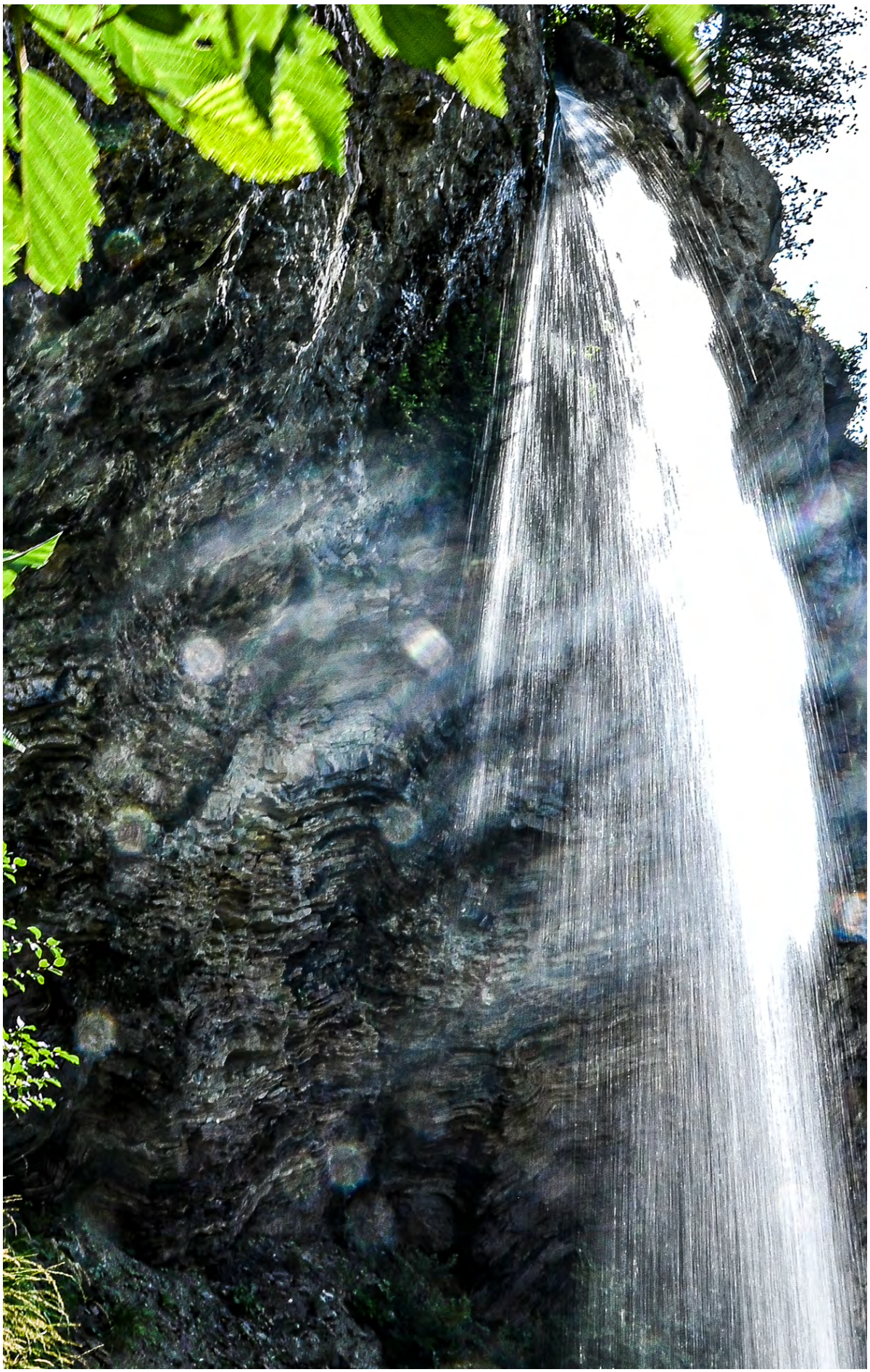















CASTOR927
GEAR OIL
FORK FLUID
530MX
PERFORMANCE
GUARANTEED
BY MAXIMA RACING OILS
MAXIMA RACING OILS
PROPLUS+
HIGH PERFORMANCE ENGINE OIL
4T 4-STROKE
SAE 10W-30
100% SYNTHETIC
ESTER FORMULA
API SN PLUS/ JASO MA2
33.8 FL. OZ. / 1 LITER
Κέρκυρας 25, Μαρούσι T: 210 97 13 436
www.maxima-oils.gr

ΝΕΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΗΣ

Πλέον δεν μιλάμε μόνο για τον «σοκαριστικό» παράγοντα μίας χαμηλής τιμής, ούτε για «εξοπλιστικό πόλεμο» αλλά με την συζήτηση να τελειώνει στην εμπειρία χρήσης. Η QJMOTOR, με το SQ 350, μας έδειξε, σε μία σύντομη πρώτη οδηγική επαφή, ότι μπορεί να παράξει μοντέλα και με ανάλογη ποιότητα κύλισης και συμπεριφορά, των εδραιωμένων «επώνυμων» ανταγωνιστών – μία διάκριση η οποία μάλλον θα τελειώσει σύντομα.



Του Απόστολου Μιστιλόγλου
Φωτογραφίες: Τάκης Μανιάτης

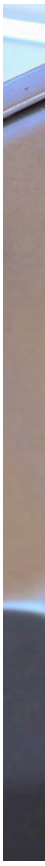

BIKEIT
BIKEIT
BIKEIT
SH39
GJMOTOR

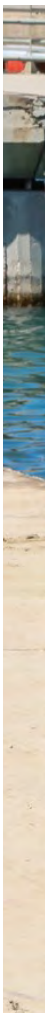
ΔΟΚΙΜΗ / QJMOTOR SQ 350

Η QJMOTOR απλώνει τα «πλοκάμια» της ολοένα και περισσότερο, και σε περισσότερες κατηγορίες, μία εξ αυτών να είναι αυτή των μεσαίων scooters «μεγάλων τροχών». Τα «μεγάλα ονόματα» είναι τα Piaggio Beverly 310 και Honda SH350i, και οι προσδοκίες από ένα μοντέλο της κατηγορίας είναι συγκεκριμένες, ωριμασμένες εδώ και χρόνια.

Το ολοκαίνουργιο SQ 350, άρτι αφιχθέν στην Ελλάδα εν αναμονή της ευρείας διάθεσης του, είναι ένας «σφετεριστής» της δικής του θέσης σε αυτή την κατηγορία. Για να το πετύχει, όμως, πλέον δεν αρκεί να έχει περισσότερα «ψιψιψίνια» στον εξοπλισμό, ούτε και να έχει μόνο μία επιθετική τιμή, χωρίς άλλο αντίκρισμα – το κοινό έχει μάθει να τα προσπερνά αυτά. Πρέπει να αποπνέει και ποιότητα, χωρίς να γίνεται ακριβό. Αυτό είναι το μεγαλύτερο στοίχημα του - και είχαμε την ευκαιρία, να το αξιολογήσουμε σε πρώτη φάση, σε μία σύντομη οδηγική και πρακτική δοκιμή.







Τι ξεχωρίσαμε

Δεν αναφέρθηκα τυχαία στην απαίτηση, για ποιότητα κατασκευής και από τους Κινέζους, οι οποίοι μπορεί να μπήκαν με κρότο στις αγορές, αλλά πρέπει να ανεβάσουν τον πήχη για να παραμείνουν. Το SQ 350 μας εξέπληξε ευχάριστα, με το ότι είναι το «επόμενο επίπεδο» όσον αφορά την εικόνα ποιότητας και συναρμολόγησης. Ο πήχης είναι σαφώς ψηλότερα σε σχέση με τα πρώτα μοντέλα της μάρκας: Τα πλαστικά αποπνέουν μία premium αίσθηση και ως υλικά, αλλά κυρίως ως προς την συναρμολόγηση σε όλα τα σημεία. Η σέλα έχει ένα όμορφο «δερμάτινου look» κάλυμμα της που αναβαθμίζει την εμφάνιση η δε σχεδίαση συνολικά απέχει παρασάγγας από αυτό που θα λέγαμε παλιότερα... «κινεζιά». Είναι σοβαρό, είναι ιδιαίτερο στο εμπρός μέρος (γενικότερα το φινίρισμα του είναι εξαιρετικά λιτό), με απλά λόγια βλέπεται με ευχαρίστηση.

Η ζελατίνα και οι χούφτες που βλέπετε, είναι στον βασικό εξοπλισμό, με την πρώτη να έχει σχεδόν... αλεξίσφαιρο πάχος υλικού και να στηρίζεται σε δύο «δοκάρια», τα οποία την κρατούν «βράχο» στην κίνηση. Στα φρένα η QJMOTOR εξασφάλισε τις υπηρεσίες της Nissin, ενώ εξοπλιστικά δεν λείπει η οθόνη TFT με χειριστήρια αφής, το σύστημα εκκίνησης NFC, μία παροχή ρεύματος USB και τάπα


10:46
24 °C
km/h
x1000r/min
SET
BACK
F:
29°C 34.1psi
R:
36 °C 35.0psi
C
H
E
F
TOTAL 91 km


SH39
QJMOTOR

ανεφοδιασμού με καύσιμο, στην εμπρός ποδιά. Και τέλος... ο ήχος του κινητήρα. Απίστευτος. Αλλά όχι με την έννοια που ίσως περιμένεις. Αλλά με την ομαλότητα του, την ποιότητα του και μία νότα... από «γραναζίλα» που θα θυμίσει μοτέρ Varadero στο ρελαντί και στα ξερογκαζάκια! Δεν ξέρουμε τι ακριβώς συμβαίνει εκεί μέσα, ότι όμως και αν γίνεται, μας άρεσε ηχητικά.



Τι θα αλλάζαμε

Κάτω από την σέλα, ο βασικός αποθηκευτικός χώρος είναι μεγάλος... πολύ μεγάλος και μακρύς, σε επίπεδα που θα έβρισκες μόνο σε GT Scooters, όμως το αν θα χωρέσει full face κράνος (ένα ή δύο), είναι αμφίβολο. Αυτό λόγω του ύψους του χώρου σε σύγκριση με τον «πάτο» της σέλας κατά το κλείσιμο. Σε αυτή την πρώτη οδηγική επαφή, βάλαμε δύο Jet κράνη μέσα με άνεση (και χώρο για αντικείμενα ανάμεσα τους), αλλά ένα full face που είχαμε μαζί μας δεν χώρεσε. Επιφυλασσόμεθα, ωστόσο, καθώς η ευκαιρία για οριστική απάντηση θα δοθεί επί της κανονικής διάρκειας δοκιμή. Ούτως ή άλλως, το SQ 350 θα προσφερθεί με βαλίτσα 33 λίτρων εντός της τιμής (όχι 39 λίτρων όπως βλέπετε εδώ, μία βαλίτσα η οποία μπήκε πάνω στο scooter για τον δειγματισμό και τις πρώτες δοκιμές)– προσαυξάνοντας έτσι τα διαθέσιμα λίτρα.

Τώρα, κάποιοι/ες ίσως σταθείτε στο σύστημα NFC για το ξεκλείδωμα, ένα διαφορετικού τύπου keyless που δεν χρησιμοποιεί ασύρματο πομπό, αλλά ουσιαστικά μία «κάρτα» την οποία περνάς από τον δέκτη του scooter, για να το ξεκλειδώσεις. Απαιτεί μία παραπάνω ενέργεια σε σχέση με το «κλασικό»

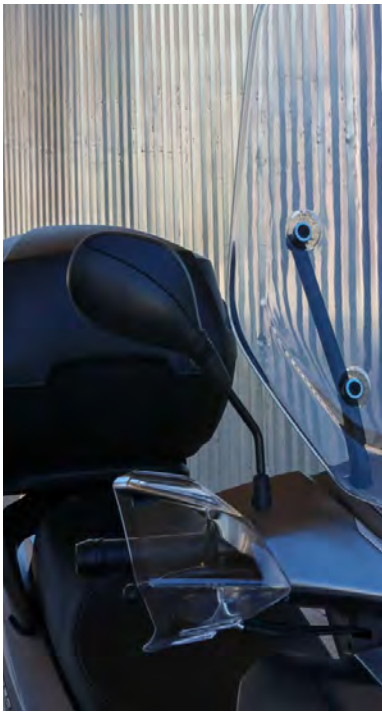







SH39
BIKEIT
QJMOTOR

keyless και για αυτό ίσως δεν αρέσει σε αρκετούς – όμως έχει και μία δικλείδα ασφαλείας, το ότι δεν θα ανησυχήσεις ότι θα σου τελειώσει η μπαταρία στο fob. Και τέλος, η οθόνη ίσως να γίνεται λίγο πιο δυσανάγνωστη, ανάλογα με το πώς την χτυπάει ο ήλιος. Για χάριν... γκρίνιας, μπορεί να ήθελα να επιμείνω περισσότερο σε «αρνητικά» - το SQ 350 όμως δεν μου έδωσε άλλα δικαιώματα...



Τι απολαύσαμε

Στην οδηγική δοκιμή αυτό που ξεχώρισε με την πρώτη, ήταν η πολυτελής και στιβαρή κύλιση. Η επιλογή της QJMOTOR για τροχούς 16 ιντσών εμπρός και πίσω παίζει ρόλο σε αυτό. Η διαφορά σε σχέση με scooters μικρότερων τροχών είναι πάντα αντιληπτή – όσον αφορά το SQ 350, μου έκανε πολύ θετική εντύπωση. Ακόμα δε περισσότερο υπό κλίση! Με το σημείο της φωτογράφησης να έχει πλατειάκια και «ανάποδες» στροφές, η αίσθηση από το μπροστινό χαρακτηρίζεται αβίαστα ως μία από τις πιο «ξεκάθαρες» στα scooters της κατηγορίας. Εδώ να σημειώσω ότι και τα συγκεκριμένα CST ελαστικά, παίζουν τον ρόλο τους και ας είναι πρώτης τοποθέτησης: Αποδείχθηκαν καλύτερα από άλλα «πρώτης τοποθέτησης», συνεργάστηκαν καλά με το πιρούνι και τα πίσω αμορτισέρ, με το «καλημέρα σας».

Ο κινητήρας είναι το δεύτερο σημείο στο οποίο θα σταθείς – πέρα από την γλυκιά του λειτουργία, με ελάχιστους κραδασμούς, η απόδοση του εμφανίστηκε ικανή, «γεμάτη» και «όσο πρέπει» για ένα scooter της κατηγορίας. Η QJMOTOR μας υπόσχεται 29,5 ίππους ισχύος που την τοποθετεί σε σημείο «αιχμής», αλλά η απόδοση του στην πράξη δεν χαρακτηρίζεται εκρηκτική ή σπορ, αλλά μάλλον γραμμική και ταιριασμένη με τον προσανατολισμό του SQ 350. Όμως το όλο σύνολο σου αποπνέει αυτή την «μπες όπως είσαι» δυνατότητα, να κρατάς αρκετά χιλιόμετρα μέσης ταχύτητας παντού, χωρίς να αγχώνεσαι όταν αποκτάς κλίση, ακόμη και σε ταλαιπωρημένους δρόμους της Αθήνας. Αυτό διότι οι 16άρηδες τροχοί συμπεριφέρονται καλύτερα και σταθερότερα. Θα επιφυλαχθούμε για αναλυτικότερη τοποθέτηση ως προς την λειτουργία των αναρτήσεων, όμως από την μία η κύλιση «μαγικό χαλί», από την άλλη η στιβαρή συμπεριφορά, νομίζουμε ότι λένε όσα πρέπει.

Ο κινητήρας
δεύτερο ση
οποίο θα σταθ
από την γλ
λειτουργία, με
κραδασμούς,
του εμφανίστ
«γεμάτη» και «
για ένα sco
κατηγο

Προσέξτε την στάση του σώματος μου στις φωτογραφίες: Σε αυτή την σύντομη πρώτη επαφή, η εργονομία χαρακτηρίζεται ως σωστή, αλλά ίσως αισθανθείτε την ζελατίνα πολύ κοντά σας. Στην πράξη όμως αυτό το ψηλό «τείχος» μπλοκάρει τα πάντα από αέρα και καιρό, μπροστά στο κεφάλι και στο στήθος σας. Περιθώρια για να βολευτούν ψηλότεροι/ες σαφώς και υπάρχουν, ακόμη και από την ζελατίνα, που απομακρύνει τον αέρα μακριά από το κράνος.



ς είναι το
ημείο στο
θείς – πέρα
υκιά του
ελάχιστους
η απόδοση
τηκε ικανή,
όσο πρέπει»
ooter της
ρίας





Στο φρενάρισμα, η λέξη Nissin αποδεικνύεται εγγύηση εδώ, αφού εμπρός και πίσω δίσκοι ανταποκρίθηκαν κατά τα δέοντα, με την δύναμη πέδησης που πρέπει να έχουν, όσο και τα επίπεδα προοδευτικότητας και αίσθηση, για τα δεδομένα ενός τέτοιου scooter. Από μερικούς/μερικές ίσως λείψει το ντουλαπάκι ποδιάς που δεν φέρει το SQ 350, πιθανόν μία «θυσία» ώστε να μπει μπροστά η τάπα ανεφοδιασμού του ρεζερβουάρ. Η οποία, εννοείται, έχει τα δικά της πλεονεκτήματα σαν διάταξη: Ευκολότερο γέμισμα χωρίς να ξεφορτώσεις.

Όχι απλά πιο φθηνό, αλλά ισάξιο

Το εύκολο επιχείρημα υπέρ των νέων κινεζικών πονημάτων, είναι ότι είναι «απλώς» φθηνότερα ή καλύτερα εξοπλισμένα από τον ανταγωνισμό. Αυτό όμως το αφήγημα δεν στέκεται στις πραγματικές συνθήκες. Το QJMOTOR SQ 350 μας δίνει την εντύπωση ότι δεν θα επαναπαυθεί εκεί – η σχέση ποιότητας-εξοπλισμού-τιμής-συμπεριφοράς που εκπέμπει, είναι από τις καλύτερες που έχουν πετύχει οι Κινέζοι κατασκευαστές προς το παρόν. Περιμένουμε την οριστικοποίηση των προδιαγραφών του και των παραλαβών του, για την πλήρους διαρκείας δοκιμή μας.

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/

ΠΑΓΩΤΟ ΒΑΝΙΛΙΑ!



Μπορείς να την χαρακτηρίσεις βάσιμα, την «πιο εύκολη μοτοσυκλέτα» των 500 κυβικών, στα crossover. Έχει διατελέσει best seller επί σειρά ετών, διόλου τυχαία και με τα ανάλογα αποτελέσματα πάνω του. Πόσο πιο εύχρηστη μπορεί να γίνει;

Του Απόστολου Μιστιλόγλου
Φωτογραφίες: Τάκης Μανιάτης


BIKEIT
BIKEIT
HONDA

ΔΟΚΙΜΗ / Honda NX500 E-Clutch

Μέχρι πριν 3 χρόνια, το γνωρίζαμε ως CB500X – και είχε ορίσει ήδη, τις βάσεις για τις τάσεις της αγοράς. Αρχικά ως μία ψηλωμένη μοτοσυκλέτα δρόμου με τροχούς 17 ιντσών, λίγο πριν αλλάξει ταυτότητα, το CB500X απέκτησε τον πολυπόθητο εμπρός τροχό 19 ιντσών, ενώ το 2024 άλλαξε ονομασία, επαναφέροντας το NX. Όμως η Honda δεν την μεταμόρφωσε σε On-Off, βάζοντας ακτινωτους τροχούς, 21-18, ή ψηλώνοντας το περισσότερο από ότι χρειάζεται. Τον ρόλο αυτό, έχει το Transalp. Η NX500 παραμένει η «default» επιλογή μοτοσυκλέτας για κάθε χρήση, από την Honda, ουσιαστικά συνεχίζοντας ό,τι ακριβώς άφησε η CB500X – και εννοείται, απευθυνόμενη σε κάθε αναβάτη και αναβάτρια, διπλώματος από A2 και πάνω.







Καθημερινό crossover

Ο εμπρός τροχός 19 ιντσών που αναφέραμε και παραπάνω, προσθέτει λίγες περισσότερες δυνατότητες σταθερότητας και προσπελάσεων, εντός και σε ένα βαθμό εκτός δρόμου. Για το NX500, είναι ούτως ή άλλως χυτός, άρα δεν στοχεύει στο να τον διαλύσεις σε πέτρες και απανωτά νεροφαγώματα, σε σχέση όμως με έναν τροχό 17 ιντσών δημιουργεί μία πιο «στιβαρή» αίσθηση οπουδήποτε και αν κινείσαι.

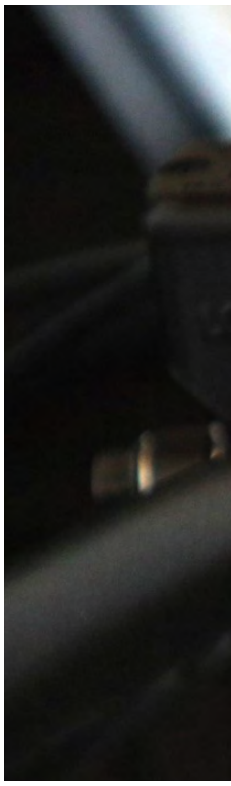
Από την άλλη, όπως θα διαπιστώσεις με την επαφή από κοντά, η NX500 είναι μία μοτοσυκλέτα λογικού μεγέθους, με βάρος στα 199 κιλά γεμάτη (και με το νέο σύστημα E-Clutch, χωρίς το οποίο το μοντέλο είναι κατά 3 κιλά ελαφρύτερο). Δεν είναι ότι δεν αισθάνεσαι την μάζα, είναι ότι λόγω του καλού ζυγίσματος της (Honda γαρ), η NX500 είναι εξαρχής εύκολη στους επιτόπους χειρισμούς. Η αίσθηση είναι ακόμη καλύτερη όταν ανέβεις επάνω: Η μοτοσυκλέτα «εξαφανίζεται» κάτω από τα πόδια σου, το ύψος της σέλας δεν είναι πολύ μεγάλο (830 χιλιοστά) και, αν και κάθεσαι αρκετά χαμηλά για να πατάς με ασφάλεια, έχεις γύρω σου και μπροστά σου χορταστικό «όγκο» μοτοσυκλέτας. Για να πάρετε μία γεύση για το μέγεθος της, υπολογίστε ότι είμαι 1,75 μ. ψηλός και δείτε τις φωτογραφίες, το πώς κάθομαι πάνω στην NX500.

Οι επιλογές για εξτρά και αξεσουάρ, γνήσια από την Honda, είναι πολλές – και, όπως βλέπετε στις φωτό, η δοκιμαστική NX500 φοράει αρκετά από αυτά. Στον βασικό εξοπλισμό, πάντως, η μοτοσυκλέτα παραμένει σε ένα αρκετά λιτό επίπεδο. Από την μία, μπορείς να το δεις από την οπτική της


12:25
x1000 r/min
0
2
4
6
8
10
1
0
km/h
F
E
ABS


BIKER
BIKER

απέριττης απλότητας, δηλαδή αγοράζεις την μοτοσυκλέτα με όσα χρειάζεται για αρχή και μόνο. Από την άλλη, το κοινό ζητά πλέον εξοπλισμό και «καλούδια» και, αν και ξέρουμε ότι αυτό δεν εκφράζει ακριβώς την Honda, είναι μία ορατή διαφορά στο σήμερα.



Η απλότητα της μοτοσυκλέτας βέβαια θέλγει κυρίως το «μόνο χόντα» κοινό, που έμαθε στην φιλικότητα, την αξιοπιστία και την ποιότητα της μάρκας. Πράγματι, για άλλη μία φορά φαίνεται ότι σε πρώτο επίπεδο, η ποιοτική εικόνα που βγάζει το NX500 ξεπερνά τον πήχη της κατηγορίας αισθητά. Χοντρά και καλοβαμμένα πλαστικά, πολύ βελτιωμένη εικόνα σε σχέση με το «αμαρτωλό» παρελθόν (θυμηθείτε CB500X δεκαετίας περίπου, με τα εντελώς γυμνά εσωτερικά πλαστικά τους) και εν γένει μία κατασκευή που, και με την νέα τιμή, πετυχαίνει καλύτερη σχέση ποιότητας/αξίας.

Ημιαυτόματο ή χειροκίνητο, όλα στην διάθεση σου

Είναι ακόμα φρέσκιες, οι εντυπώσεις που μας άφησε το σύστημα E-Clutch, δοκιμάζοντας το στα Transalp 750 και Hornet 750. Για το CB500X, το σύστημα έχει ακόμη περισσότερο νόημα, σε μία μοτοσυκλέτα με κύριο σκοπό την καθημερινή μετακίνηση. Από την άλλη, αντιμετωπίζει και μία τεχνική πρόκληση: Την ανάγκη λειτουργίας σε κινητήρα χωρίς ηλεκτρονικό γκάζι.



Για να θυμίσουμε τα βασικά: Μέσω του E-Clutch, ο συμπλέκτης μπορεί να λειτουργεί αυτόματα ανά πάσα στιγμή, αποσυμπλέκοντας και συμπλέκοντας στις εκκινήσεις και εν στάσει και λειτουργώντας όπως πρέπει, για αλλαγές ταχυτήτων χωρίς την χρήση της μανέτας. Τις ταχύτητες, πάντα, τις αλλάζει ο αναβάτης, απλώς με την χρήση του ποδομοχλού και όπως ξέρουμε όλοι από τις μοτοσυκλέτες: Πρώτη κάτω, οι άλλες επάνω. Ο αισθητήρας «quickshifter» στο μοχλικό του επιλογέα ταχυτήτων, στέλνει το σήμα στον εγκέφαλο, όταν ζητάται αλλαγή σχέσεων.

Η μανέτα συμπλέκτη δεν καταργείται και εξακολουθεί να δίνει έλεγχο στα χέρια σου, αν το επιθυμείς. Αν την τραβήξεις με σχέση επιλεγμένη εν στάσει, το σύστημα παύει την λειτουργία του και η χρήση του συμπλέκτη είναι σε σένα. Μόλις πιάσεις ταχύτητα 15 χλμ/ώρα, μετά απο εκκίνηση για παράδειγμα, ξανά το αυτόματο σύστημα ενεργοποιείται. Αν θέλεις, μπορείς να το απενεργοποιήσεις τελείως μέσα από τα μενού (αν και θα ενεργοποιηθεί αυτόματα ξανά, την επόμενη φορά που θα ανοίξεις τον κεντρικό διακόπτη), ενώ μπορείς να ρυθμίσεις και το επίπεδο σκληρότητας των αλλαγών, σε 3 σκάλες (μαλακή, μεσαία, σκληρή).

Για την τελευταία διαθέσιμη ρύθμιση, θα λέγαμε ότι δεν χρειάζεται για εμάς τουλάχιστον: Αρκούσε να υπάρχει μόνο το “μαλακό”. Αυτό διότι η μόνη παρατήρηση που έχουμε για το σύστημα, είναι ότι ούτως ή άλλως κάνει σχετικά «σκληρές» στην αίσθηση αλλαγές. Εδώ, η απουσία ride-by-wire, άρα η δυνατότητα του εγκεφάλου να «ανοίξει γκάζι» κατά το κατέβασμα για το ταίριασμα των στροφών κιβωτίου-





κινητήρα, φαίνεται, οπότε το E-Clutch αναγκαστικά δουλεύει τον συμπλέκτη αντί απλώς να κάνει «ξερογκαζιά» και αλλάζει έτσι η αίσθηση της αλλαγής.

Ραφινάρισμα του συστήματος μπορεί να έρθει, ούτως ή άλλως, με αλλαγή του προγραμματισμού του και οποιαδήποτε άλλη τεχνική λεπτομέρειεα, θέλει να επανεξετάσει η Honda. Τα βασικά του προτερήματα, όμως, είναι αδύνατο να τα αγνοήσεις. Η αυτόματη σύμπλεξη κατά τις εκκινήσεις είναι απόλυτα φυσική, προοδευτική, σαν να την έχεις κάνει εσύ. Το ίδιο και η αποσύμπλεξη, στις πολύ χαμηλές ταχύτητες. Κάνεις το NX500 παπί! Η μοτοσυκλέτα σε βοηθά να προσαρμοστείς γρήγορα, αν έρχεσαι από scooter ή παπί, ακόμη πιο εύκολα βεβαίως από ότι να πήγαινες π.χ. στην αρκετά μεγαλύτερη και πιο βαριά Transalp 750. Για μέσα στην πόλη, το E-Clutch σύστημα είναι ευλογία – χωρίς να προσθέτει μεγαλύτερο επίπεδο αυτοματισμού από το αναμενόμενο.



Η πιο γλυκιά μοτοσυκλέτα στην μεσαία κατηγορία

Το γράφω και στον τίτλο. Αν η NX500 ήταν παγωτό, θα ήταν βανίλια: Η «default», πιο κλασική και όχι τυχαία γεύση, που αγαπούν μικροί και μεγάλοι και ταιριάζει με τα πάντα. Η NX500 δεν έχει χαρακτήρα «hardcore» και δεν θα την δεις να προωθείται με υποσχέσεις για τον... γύρο του κόσμου από τα κατσάβραχα. Επίσης, δεν είναι ασήκωτη και πανύψηλη και δεν έχει δεκάδες ηλεκτρονικά κόλπα για να μάθεις και να σετάρεις. Αρχικά, από την άνεση και την εργονομία, έχεις ένα σχετικά αλλά όχι πολύ στενό τιμόνι και μια όρθια θέση οδήγησης. Η σέλα είναι αρκετά καλή σε επίπεδο άνεσης και κρατήματος, σίγουρα καλύτερη από ότι την περίμενα, με βάση την μέτρια εικόνα που επικρατεί γενικά στην αγορά. Η μεταφορά δεύτερου ατόμου είναι έτσι ευκολότερη και πιο άνεση, και λόγω μεγέθους μοτοσυκλέτας και σέλας, αλλά και λόγω της άνεσης που προσφέρει η τελευταία.

Αυτό που δεν αμφισβήτησ με αυτά τα παίρνεις ίσ καλύτερη π κατασκευ κατηγορίας εύκολα πολύ μοτοσυκλ κατηγορίας εγγυημένη, α μεταπώλ

Ο δικύλινδρος κινητήρας μας είναι πλέον εξαιρετικά γνώριμος και, πέρα από την προσθήκη του E-Clutch και την εναρμόνιση με τις Euro 5+ προδιαγραφές, δεν έχει άλλες αλλαγές. Με την μέγιστη απόδοση του στους 47,6 ίππους, είναι ακριβώς όση πρέπει για το δίπλωμα Α2 και επάνω, ενώ όπως πάντα η απόδοση του είναι πολύ ήπια σε όλο το φάσμα των στροφών και ιδιαίτερα ελαστική στις χαμηλομεσαίες. Ναι, είναι τόσο ήπια που ο κινητήρας δεν προσφέρει κάποιον fun to ride παράγοντα. Είναι εκεί για να κάνει την δουλειά του – δεν είναι για σένα, αν σε απασχολεί το «ξέσπασμα» και μία πιο δυναμική συμπεριφορά. Αν όμως θέλεις κατανάλωση 4 -4,5 λίτρων στα 100 χιλιόμετρα, λειτουργία χωρίς θόρυβο και περιττούς κραδασμούς και έναν κινητήρα «τόσο όσο», είσαι εδώ. Πράγματι, με μία τόσο χαμηλή κατανάλωση, έχεις μία



επιδέχεται
η είναι ότι
χρήματα
σως την
ποιότητα
ής της
, την πιο
υχρηστική
έτα της
ς και μία
κόμη, αξία
λησης



αυτονομία της τάξης των 400 χιλιομέτρων με ένα γέμισμα. Εντός, εκτός και επί τα αυτά!

Στην συμπεριφορά στο δρόμο, η «γλύκα» της βανίλιας συνεχίζει να δίνει το παρόν, με πολύ καλή σταθερότητα και ποιότητα κύλισης αλλά και ευκολία στην αλλαγή κατεύθυνσης. Η Honda επέλεξε να μην μαλακώσει υπερβολικά τις αναρτήσεις τόσο εμπρός όσο και πίσω, ώστε να μην κλέψει αυτό το ένα περιθώριο μιας πιο δυναμικής οδήγησης κατά καιρούς, αλλά και της μεγαλύτερης σταθερότητας με φορτωμένη μοτοσυκλέτα. Μπράβο της. Οι αναρτήσεις, από την άλλη, θα μπορούσαν πλέον να προσφέρουν και υδραυλικές ρυθμίσεις, όπως και προφόρτιση μπροστά, από το να περιορίζονται μόνο στην ρυθμίσιμη προφόρτιση πίσω, καθώς ο ανταγωνισμός πλέον το προσφέρει σε αρκετές περιπτώσεις.

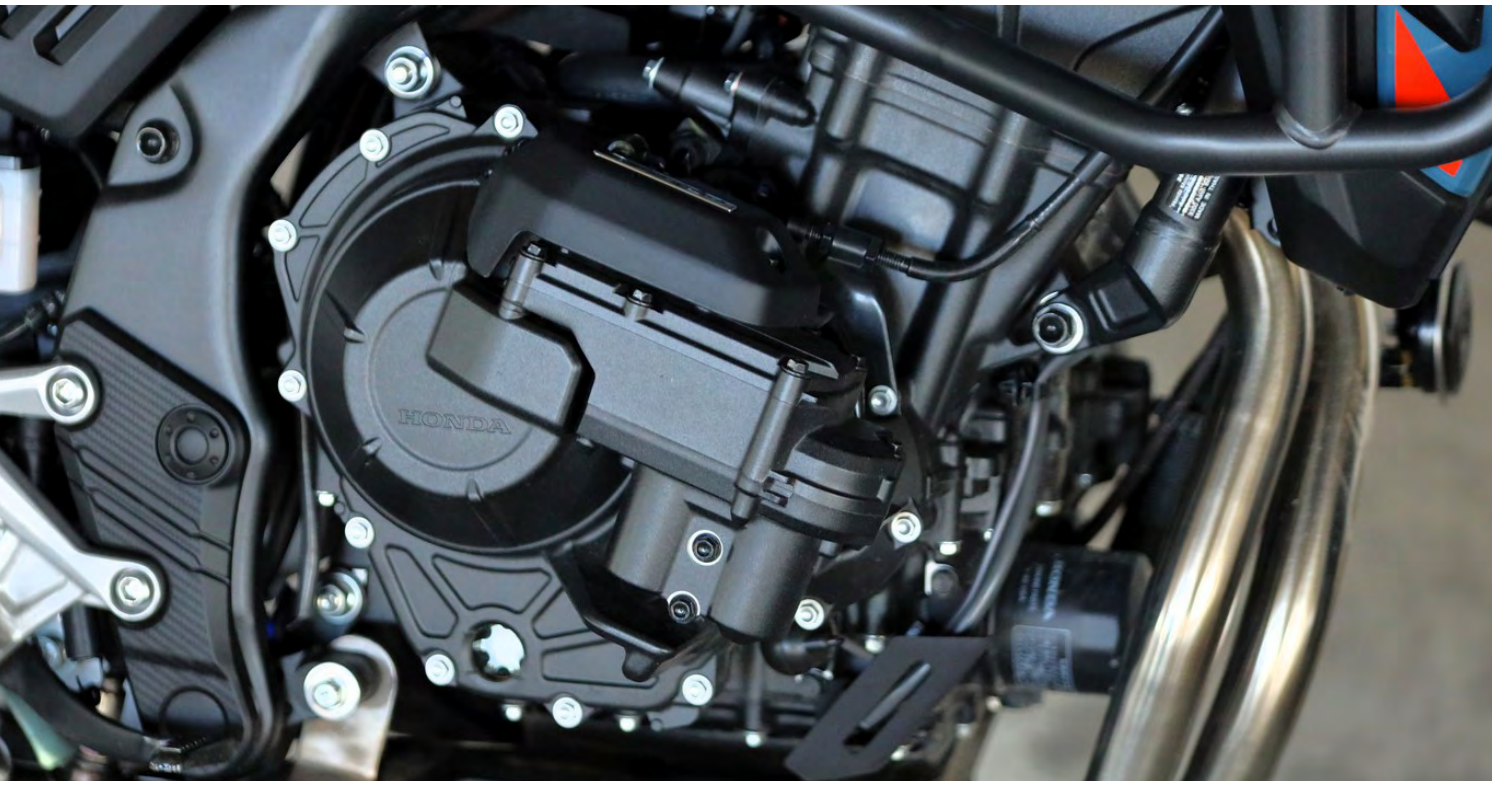
Τα φρένα, με δύο δίσκους εμπρός αντί για έναν ήδη από το CB500X και τον τυπικό μονό δίσκο πίσω, λειτουργούν πολύ καλά, χαρακτηριστικό τυπικό της Honda ανέκαθεν. Μάλιστα τολμώ να πω ότι οι εμπρός διπίστονες δαγκάνες της Nissin, μπορεί και να μου άφησαν καλύτερη εντύπωση από τις αντίστοιχες του Transalp 750! Έχεις ένα προοδευτικό φρενάρισμα με αρκετή δύναμη αλλά όχι και τόσο «τραχιά» αίσθηση στην μανέτα και την... κλασική πλέον τρόμπα της Honda. Το πίσω φρένο παίζει τον δικό του μετρήσιμο ρόλο, δείχνοντας ότι είναι έτοιμο να βοηθήσει στο σταμάτημα και με την μοτοσυκλέτα φορτωμένη, όχι απλώς να μετακύλισει το βάρος στο μπροστινό σύστημα.

Η γραμμική συμπεριφορά του NX500 σε όλες τις συνθήκες, είναι το βασικό του προσόν για την πολυχρηστικότητα του. Είτε μέσα στην πόλη, είτε στον επαρχιακό, έχεις σταθερότητα, πολύ ικανοποιητική ανάρτηση, αμεσότητα στις μανούβρες και εκτέλεση «μέχρι κεραίας» της διαδρομής που θα βάλεις στο μυαλό σου. Στην εθνική, με δεδομένο ότι μπορείς να φτάσεις και να ξεπεράσεις τα 170 χλμ/ώρα στο κοντέρ, το ταξίδι επί μακρόν είναι απόλυτα εφικτό και ξεκούραστο λόγω της λειτουργίας του κινητήρα που περιγράφουμε ξανά και ξανά. Η ανεμοκάλυψη είναι ικανοποιητική αλλά όχι απόλυτη, λόγω και του μικρού πλάτους της μοτοσυκλέτας, ενώ οι χούφτες των αξεσουάρ που βλέπουμε εδώ, βοηθούν αλλά είναι μάλλον πολύ βασικές κατασκευές. Θα μπορούσαν, να πιάνουν και στα αντίβαρα και όχι μόνο στο εσωτερικό του τιμονιού, έχοντας μορφή «λασπωτήρα».

Τέλος, ας μιλήσουμε και για τις βασικές ευκολίες στο «πιλοτήριο». Οι διακόπτες είναι πλέον «στάνταρ» για μία Honda, αλλά πλέον θέλουμε να τους δούμε πλήρως φωτιζόμενους και όχι μόνο το Joystick. Το ίδιο τυποποιημένη είναι πλέον και η πληρέστατη TFT οθόνη, ενώ αν χρησιμοποιείτε και κινητό τηλέφωνο με Bluetooth, η πλατφόρμα Roadsync διευκολύνει σημαντικά, στον χειρισμό κλήσεων, μουσικής και πλοήγησης. Η ζελατίνα δεν ρυθμίζεται, μην ξεγελαστείτε από το μπαράκι ακριβώς από κάτω της – χρησιμοποιήστε το τελευταίο, ωστόσο, για την στήριξη κινητού, βοηθητικής οθόνης ή ό,τι άλλο θέλετε.






HONDA


BIKFIT
BIKFIT
BIKFIT



Απαράλλαχτο σε μία κατηγορία με νέα δεδομένα

Ο «βασιλιάς» μπορεί πλέον να μην βασιλεύει, αλλά υπάρχουν λόγοι που υπήρξε βασιλιάς. Νομίζω ότι η συγκεκριμένη φράση περιγράφει ακριβώς, την κατάσταση στα μεσαία Adventure, που άλλαξε πολύ με την έλευση κινεζικού ανταγωνισμού. Κατά κύριο λόγο, άλλαξε η μόδα, με πιο «σκληρές» μοτοσυκλέτες να πρωταγωνιστούν στις εντυπώσεις, αλλά το NX500 δεν ακολούθησε αυτό το δρόμο. Κράτησε τον χαρακτήρα του, ενώ με την ενσωμάτωση του E-Clutch, και πάλι ξεχωρίζει σε ένα σημείο που κανένας ανταγωνιστής του δεν προτείνει ακόμη (πλήν του F 450 GS, αλλά με διαφορετική συνταγή). Εντάξει, ας μην κοροϊδευόμαστε, ρόλο έπαιξε και η τιμή του NX500 ειδικά στην πρώτη άφιξη του, αλλά αυτό η Honda το κατάλαβε γρήγορα και την αναπροσάρμοσε. Στα 7.490 ευρώ, και πάλι βρίσκεται στο άνω όριο της κατηγορίας, μόνο που τώρα παίρνεις και το E-Clutch, σε τιμή χαμηλότερη της πρώτης του μοντέλου (7.990). Αυτό που δεν επιδέχεται αμφισβήτηση είναι ότι με αυτά τα χρήματα παίρνεις ίσως την καλύτερη ποιότητα κατασκευής της κατηγορίας, την πιο εύκολα πολυχρηστική μοτοσυκλέτα της κατηγορίας και μία εγγυημένη, ακόμη, αξία μεταπώλησης. Αν αυτά τα προσόντα δικαιολογούν για σένα την όποια διαφορά τιμής, κάθε σύγκριση σταματάει εκεί.

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

ΜΕ ΠΕΡΓΑΜΗΝΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ BEST SELLER

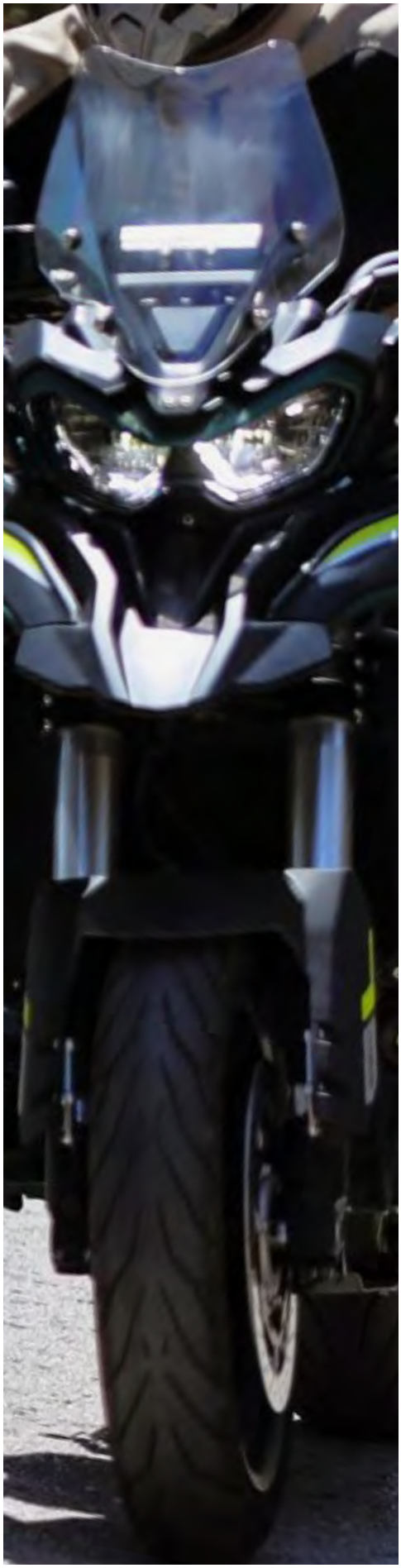


Η Benelli φαίνεται ότι χτύπησε φλέβα χρυσού με το TRK 702 – σπάζοντας ρεκόρ ταξινομήσεων στην Ιταλία και με αξιολογότατες επιδόσεις και στην αγορά μας, εύλογα αναρωτιέται κανείς, ποια είναι τα συστατικά της επιτυχίας του. Μέσα από την δοκιμή, αναζητούμε την αλήθεια.

Του Απόστολου Μιστιλόγλου
Φωτογραφίες: Τάκης Μανιάτης


Benelli
TRK
502

Η Benelli έχει ένα δυνατό success story τα τελευταία χρόνια. Αναγεννημένη πλήρως ως εταιρεία με καταγωγή από το Pesaro της Ιταλίας, η Benelli παντρεύει την καταγωγή της μαζί με τις νέες κατασκευαστικές δυνατότητες της, υπό την σκέπη του Qianjiang Group και το αποτέλεσμα, αποδεδειγμένα, δουλεύει. Και όπως όλοι ξέρουν, το αποτέλεσμα είναι «το κάτι παραπάνω» από το άθροισμα των επιμέρους μερών του. Έτσι, μετά από τα TRK 502, ήρθε η ώρα να αξιολογήσουμε το TRK 702 – εδώ στην «απλή» έκδοση με τροχούς 17 ιντσών εμπρός και πίσω.







Ιταλική πένα, ιταλική ανάπτυξη

Τα πάντα κρίνονται από την εμφάνιση -αλλιώς, δεν θα είχαμε «Centro Stile Benelli», ούτε και τον θρύλο του ιταλικού design. Τι να κάνουμε... κάποιοι το κάνουν καλύτερα από άλλους και οι Ιταλοί είναι «μανούλες», όταν πιάνουν τα ραπιντογκράφ. Στην Ιταλία, λοιπόν, έχει σχεδιαστεί αλλά και αναπτυχθεί το TRK 702 και το «αδελφό» TRK 702X, για την «μεσαία» Adventure κατηγορία και ανεβάζοντας κατά πολύ τον πήχη, σε σχέση με τα TRK 502.

Αυτή η σχεδίαση «μεγάλης-ψηλής» μοτοσυκλέτας, που αποτελεί έναν από τους βασικούς παράγοντες επιτυχίας των Adventure μοντέλων, είναι απόλυτα έκδηλη και για το TRK 702 και μάλιστα με πολύ επιθετική προσέγγιση. Η από κοντά θέαση της μοτοσυκλέτας μαρτυρά λεπτομέρειες και γραμμές που θυμίζουν γλυπτό, ιδιαίτερα στο εμπρός μέρος όπου το ρύγχος, η ζελατίνα, το φωτιστικό σώμα και τα πλαστικά που το περιβάλλουν, στέκονται στην κορυφή μίας μυώδους «κεντρικής μάζας». Αυτή η οπτική τόνωση εμπρός, επιβεβαιώνεται από το πόσο χαμηλή φαίνεται η σέλα – το πίσω σελάκι μαζί με την ουρά υπερυψώνονται και πάλι στο βλέμμα σου. Είναι μία μοτοσυκλέτα μεγάλη... και βαριά. Όχι πάρα πολύ (215 κιλά άνευ υγρών και γύρω στα 232-235 γεμάτη), αλλά αρκετά ώστε να γίνεται αισθητό, και σε συνδυασμό με την αίσθηση ψηλού κέντρου βάρους. Πάντως, όπως μας έδειξε και η οδηγική δοκιμή, δεν είναι επ' ουδενί κακοζυγισμένο.

Ούτως ή άλλως, έχει όλα όσα θέλεις να δεις σε πρώτη ματιά σε μία μοτοσυκλέτα της κατηγορίας της, που σε προδιαθέτουν οπτικά για τον χαρακτήρα της. Ένα γενναιόδωρο trellis πλαίσιο, σε συνδυασμό με ένα θηριώδες


ABS
14:38
GEAR
1
0
Km/h
TRIP B: 390.0Km
TOT: 4179Km
H
C
F
E


BIKEIT
TRK
702

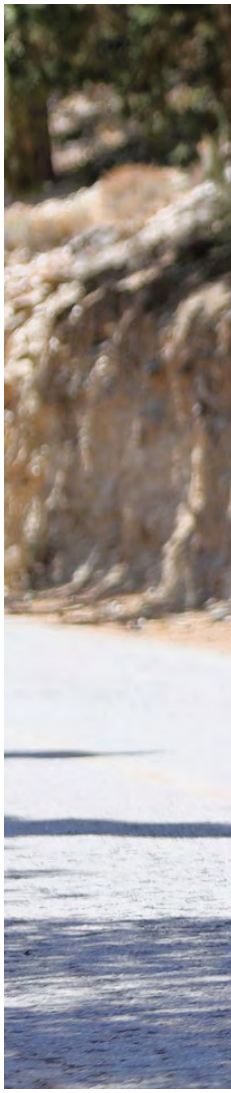
εμπρός ανεστραμμένο πιρούνι. Μία αναλόγων υποσχέσεων «ψαλιδάρα», την «καρατιμόνα» με στάνταρ χούφτες, όπως και την εξάτμιση σε μάλλον συμβατική τοποθέτηση δεξιά και ψηλά, με «καζανάκι» στο πίσω μέρος. Μία όμορφα μοντέρνα μοτοσυκλέτα που δεν ξεφεύγει πολύ προς το φουτουριστικό.



Τα «ναι» και τα «χμμμ» της εργονομίας

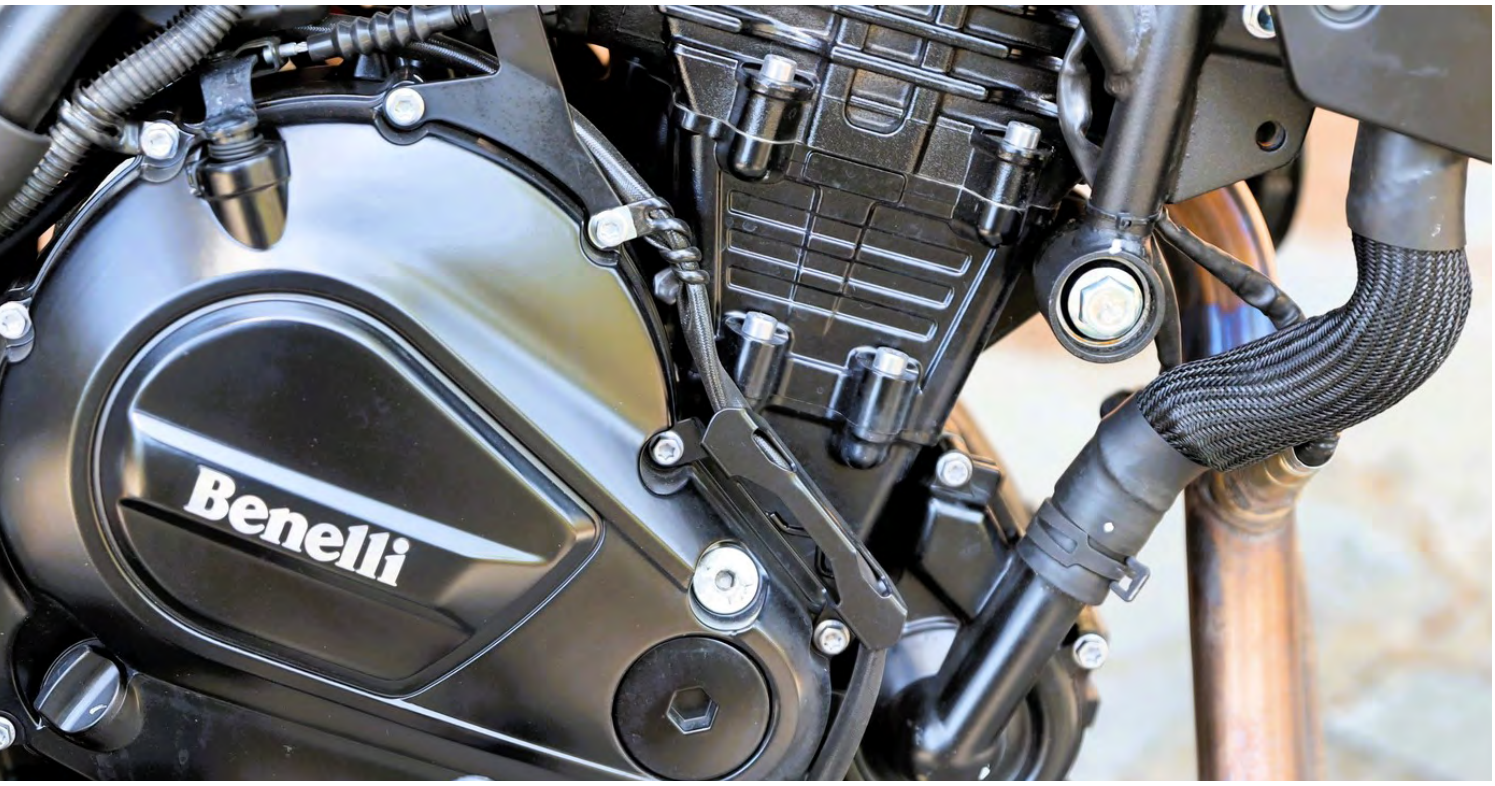
Για τα δεδομένα της... διάπλασης της TRK 702, η θέση οδήγησης της είναι πολύ, πολύ εύκολη, για έναν αναβάτη μέσου όρου όπως η αφεντιά μου. Η σέλα δεν φαίνεται μόνο χαμηλά, ΕΙΝΑΙ χαμηλά, μόλις στα 790 χιλιοστά από το έδαφος (!!!) χαμηλότερα ακόμα και από ορισμένα scooter! Κάθεσαι με μία στάση σώματος που σου δίνει αίσθηση ολοκληρωτικού ελέγχου στην μοτοσυκλέτα, που ακόμη και η αίσθηση του βάρους που περιγράψαμε πριν λίγο βελτιώνεται. Το τιμόνι είναι ιδιαίτερα φαρδύ, ο χώρος για τα πόδια του αναβάτη άπλετος, τα μαρσπιέ μπορούν να χαρακτηριστούν και ελαφρώς ψηλότερα από ότι ίσως περιμένεις. Οι σέλες, τόσο του αναβάτη όσο και του συνεπιβάτη, χαρακτηρίζονται πιο σκληρές από ότι θα έπρεπε για μία έτοιμη για τουρισμό μοτοσυκλέτα – δε θα μας χαλούσε λίγο πιο μαλακό αφρώδες για αυξημένη άνεση σε μεγαλύτερες διαδρομές.

Οι χούφτες, πολύ ευπρόσδεκτες για μία έξτρα προστασία στα χέρια σου, η μεγάλη TFT οθόνη μαζί με την διπλή παροχή ρεύματος USB αριστερά της, επίσης – καμία σχέση με τα παλαιότερα όργανα των Benelli. Η οθόνη δεν είναι τέλεια (στο στροφόμετρο βλέπεις εύκολα μία κάποια υστέρηση) αλλά έχει όλες τις βασικές ενδείξεις «φάτσα-κάρτα» μπροστά σου, ενώ συνδέεται και με κινητό τηλέφωνο -επιτρέποντας απάντηση σε κλήσεις με τα πλήκτρα της μοτοσυκλέτας. Καλή είναι και η ποιοτική εντύπωση που σου αφήνει το TRK 702 – σαφώς αναβαθμισμένη κατασκευή σε σχέση με τις πρώτες προσπάθειες της Benelli, προσεγμένη στα σημεία και άκρως ικανοποιητική ως προς και την τιμή του μοντέλου.



«Μοτέρ: Τα καλά του Θεού και της Παναγίας»

Αυτή η φράση βρίσκεται στις σημειώσεις που κράτησα κατά την διάρκεια της δοκιμής του TRK 702. Ο κινητήρας του, ο ορισμός του «understatement», της ήρεμης δύναμης, της «ταπεινότητας» που δεν βροντά για να γίνουν αντιληπτά τα δυνατά του σημεία, είναι ίσως το καλύτερο σημείο του κινητήρα – μαζί με τα καταπληκτικά σε ισχύ εμπρός φρένα. Στα 698 κυβικά, η απόδοση του φτάνει τους 70 ονομαστικούς ίππους και, στο δυναμόμετρο του Power House στην Δάφνη, μετρήσαμε 61,9 πραγματικά άλογα στον πίσω τροχό. Όμως ο τρόπος απόδοσης του κινητήρα αυτού είναι σημαντικότερος, για την προκειμένη περίπτωση, από τα άλογα αυτά καθεαυτά. Από τους πιο γεμάτους κινητήρες που μπορείς να βρεις, στην χαμηλή και μεσαία περιοχή του, σε βαθμό που εντυπωσιάζεσαι με το πως μπορεί να κινήσει έτσι, ένα σύνολο μοτοσυκλέτας-αναβάτη στα 310 κιλά, με εμένα επάνω. Εννοείται βέβαια ότι όλα έχουν το αντίτιμο τους – ο κινητήρας ηρεμεί στις ψηλές στροφές και η απόδοση του φλατάρει κοντά στα «κόκκινα» του στροφομέτρου. Μέχρι εκεί όμως, η ελαστικότητα του και η ψυχωμένη του


Benelli



απόδοση, ορίζουν την συμπεριφορά της μοτοσυκλέτας εντός πόλης αλλά και σε χαλαρό επαρχιακό ρυθμό.

Traction Control και λοιπές... μοντέρνες ευκολίες, απουσιάζουν με το μοτέρ να είναι πλήρως ελεύθερο στην απόδοση του – ακόμη και από το ride-by-wire, καθώς το TRK 702 φέρει «συμβατικό» σύστημα γκαζιού με ντίζα και απλό ψεκασμό. Εδώ θα πούμε ότι το TC θα ήταν μία ευπρόσδεκτη προσθήκη – μόνο καλό μπορεί να κάνει, σε μία μοτοσυκλέτα αυτής της κατηγορίας και της δύναμης, που μπορεί μάλιστα να οδηγηθεί και αρκετά ζωηρά στον κατάλληλο δρόμο και στα κατάλληλα χέρια. Σε κατανάλωση, μπορείς να περιμένεις κάτι στην τάξη των 6 λίτρων ανά 100 χιλιόμετρα, ανάλογα και με το πόσο «βαρύ» χέρι έχεις όταν εκμεταλλεύεσαι στο έπακρο την ελαστικότητα του εν σειρά δικύλινδρου.



Άδραξε τις μέρες

Αν μη τι άλλο, η σχεδίαση του TRK 702 σε προδιαθέτει και για πιο σπορ πράγματα, πέρα από τα «τυπικά-καθημερινά» με μία μοτοσυκλέτα. Προφανώς μία μοτοσυκλέτα που αρέσκεται να κινείται εκτός πόλης κατά κόρον, η TRK 702 είναι και πιο ευχάριστη εκεί. Η ποιότητα κύλισης και η σταθερότητα στον Εθνικό και τον επαρχιακό είναι αδιαμφισβήτητα υψηλότατες, είτε σε «φυσιολογικές» είτε και σε υψηλότερες ταχύτητες – τα 180 τα φτάνεις και τα διατηρείς «για πλάκα», ενώ η τελική ανεβαίνει πάνω από τα 200. Η ανεμοκάλυψη που σου προσφέρει το TRK 702 μας άφησε να αναζητούμε κάτι παραπάνω – ιδίως λόγω της κοντής αλλά και μη ρυθμιζόμενης ζελατίνας. Σε κορδελιαστές διαδρομές με συνεχείς εναλλαγές κλίσης το TRK 702 σε καλεί να παίξετε «συνεργατικό» και σου βγάζει έναν σπορ χαρακτήρα που μπορεί να μην τον περιμένεις. Πρωταγωνιστής το πολύ καλό πιρούνι, ως προς την συμπεριφορά του στις στροφές και στο φρενάρισμα, όμως και το υπόλοιπο setup της μοτοσυκλέτας δεν μένει πίσω. Τα φρένα είναι εξαιρετικά, τηρουμένων των αναλογιών της κατηγορίας της μοτοσυκλέτας – φοβερή δύναμη ειδικά από τους δύο εμπρός δίσκους διαστάσεων που παλαιότερα... έβλεπες μόνο σε superbikes. Προσπερνάς εύκολά την μέτρια αίσθηση που σου αφήνουν μανέτα και πεντάλ και συνηθίζεις το σύστημα, εμπιστευόμεν@ και το ABS για την ασφάλεια σου. Τα επώνυμα (πάλι καλά) ελαστικά πρώτης τοποθέτησης -Pirelli Angel GT- αποδεικνύουν την τουριστική τους κλίση χρειαζούμενα έναν κάποιο χρόνο προθέρμανσης, αλλά δεν σου δίνουν λαβή για άλλα παράπονα σε όλες τις συνθήκες.

Με την TR
Benelli πετυχ
βαθμό, το «π
δύο κατηγορ
στολίζει με
προσανατο
ιταλικό... πιστ
γέννης

Μπορεί οι αναρτήσεις και το γενικότερο setup τους να επιτρέπουν ζωηρή οδήγηση όταν το θελήσεις, αλλά δεν θυσιάζουν την άνεση για χρήση εντός πόλης. Το αμορτισέρ είναι πιο μαλακό από το μπροστινό



K 702, η
αίνει σε ένα
πάντρεμα»
οιών και το
premium
λισμό και
τοποιητικό
σης





σύνολο – με τα προφανή οφέλη ακριβώς εκεί που χρειάζεται-, ενώ και το πιρούνι δεν είναι «πέτρα» λειτουργώντας σωστά. Μάλιστα, μέσα στην πόλη και σε ανάλογες διαδρομές, δεν θα σε προβληματίσει και η σκληρότητα της σέλας. Τα LED φωτιστικά αποδείχθηκαν απόλυτα λειτουργικά κατά την διάρκεια νυχτερινών διαδρομών, συμβάλλοντας σε ένα τελικά άρτιο σύνολο για την κατηγορία.

Δεν πουλά τυχαία τόσο καλά

Με την TRK 702, η Benelli πετυχαίνει σε ένα βαθμό, το «πάντρεμα» δύο κατηγοριών και το στολίζει με premium προσανατολισμό και ιταλικό... πιστοποιητικό γέννησης. Με επιδόσεις, εμφάνιση και χαρακτηριστικά που ανταποκρίνονται στην κατηγορία του, το TRK 702 τιμολογείται... μία κατηγορία κάτω, ειδικά όσον αφορά τον «παραδοσιακό» κύκλο ανταγωνιστικών του μοντέλων. Οπότε δεν είναι τυχαίο που το μοντέλο παίζει πολύ δυνατά στο ταμπλό των πωλήσεων εντός και εκτός Ελλάδος - πόσο μάλλον αν συνδυάσεις τα απτά ατού του, με το πλεονέκτημα της μονα-δικής του εμφάνισης. Τελικά, είναι μία μοτοσυκλέτα εξαιρετικά πολύπλευρη και δυνατά τιμολογημένη, από μία μάρκα που έχει εξελιχθεί αισθητά τα τελευταία χρόνια και κοιτά στα μάτια τους «γίγαντες».

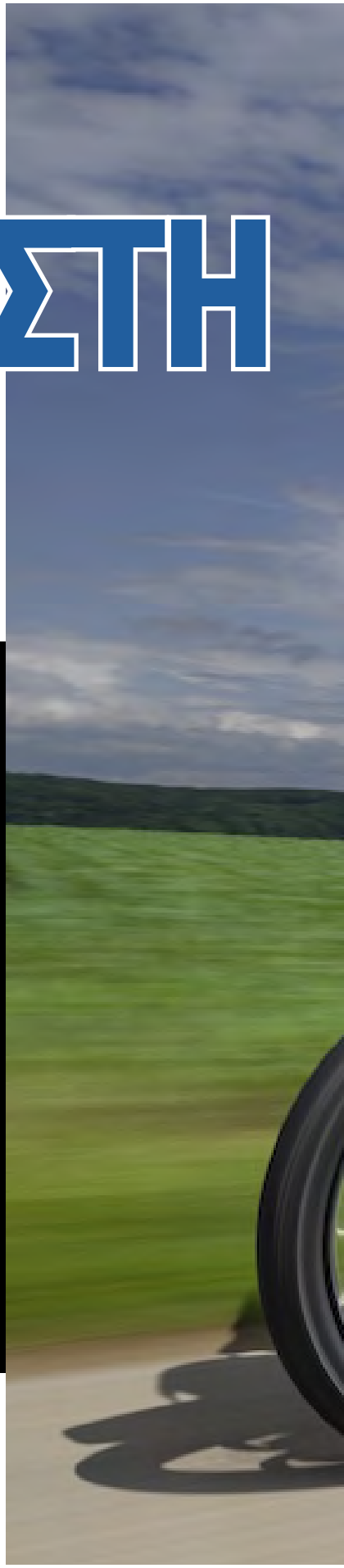
WYNWOOD 125



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

CONQUER THE WORLD®

ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΤΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ



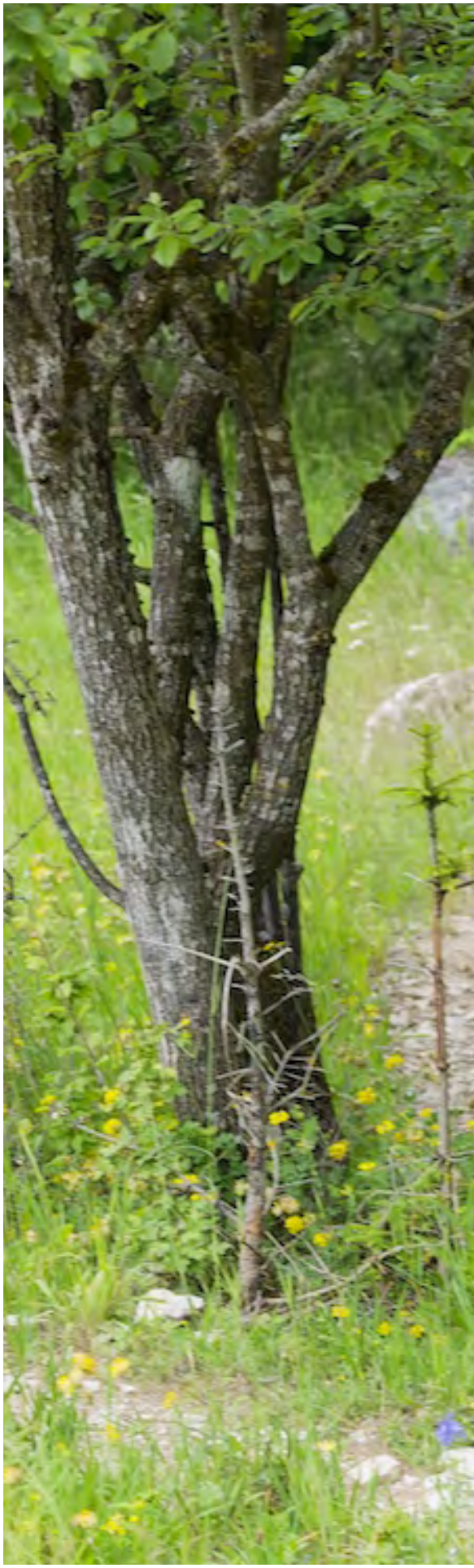
Σχεδόν 45 χρόνια μετά την παρουσίαση της επαναστατικής BMW R 80 G/S, βρισκόμαστε πρόσωπο με πρόσωπο σε γερμανικό έδαφος με αυτό που θα έπρεπε να αποτελεί ωδή στο πρωτότυπο: τη νέα BMW R 12 G/S. Ένα εντελώς νέο μοντέλο με ρετρό πινελιές που θα πρέπει να ικανοποιήσει την πείνα για γνήσια μοτοσυκλέτα. Αλλά το κάνει αυτό;

του German Ooms



ΑΠΟΣΤΟΛΗ / BMW R 12 G/S

Μας κάλεσαν στο Enduropark της BMW στο Hechlingen am See για αυτήν την πρώτη δοκιμή. Ένα όνομα που για όσους γνωρίζουν, φέρνει αμέσως στο νου εικόνες από χαλίκι, σκόνη και τα πιο όμορφα μονοπάτια μέσα από τα βαυαρικά δάση. Τουλάχιστον 50 άτομα έρχονται εδώ κάθε μέρα για να ακολουθήσουν μια διαδρομή εκτός δρόμου, περισσότερες από 250 ημέρες το χρόνο. Όλοι οι εκπαιδευτές φαίνονται πολύ σοβαροί και επαγγελματίες. Μια ομάδα μαθητών δίνει τον καλύτερό της εαυτό περιστρέφοντας γύρω από κώνους. Στους τοίχους του όμορφου κεντρικού κτιρίου γράφει με μεγάλα κίτρινα γράμματα «Ας λερωθούμε» και, απ' όσο γνωρίζω, μπορούν να αρχίσουν να το κάνουν αυτό αμέσως. Εκφράζω την ελπίδα μου ότι η δοκιμή μας δεν θα ξεκινήσει σαν ημερήσιο μάθημα, με οδήγηση ανάμεσα σε κώνους, με τους εκπαιδευτές να παίρνουν τις πιο αφύσικες στάσεις για να μπορέσουν να στρίψουν τις ογκώδεις μοτοσυκλέτες. Ευτυχώς, μετά από μια σύντομη αλλά αποτελεσματική ενημέρωση ασφαλείας, η πραγματική δουλειά ξεκινά αμέσως. "Βουτάμε" στο πάρκο enduro και βιώνουμε τι πραγματικά μπορεί να κάνει η ρετρό G/S.

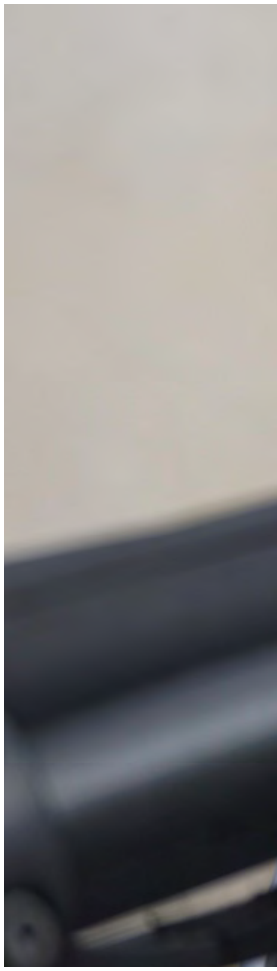


Αλλά πριν καν οδηγήσουμε έστω και ένα μέτρο, η νέα BMW με την ιδιαίτερα επιτυχημένη εμφάνισή της παίζει αμέσως ένα σημαντικό ατού. «Φίλε, αυτή είναι σίγουρα η πιο όμορφη BMW που κατασκευάστηκε ποτέ», λέω στον συνάδελφό μου, και εκείνος γνέφει καταφατικά. Ποτέ δεν ήμουν πραγματικά οπαδός του GS. Πολύ μεγάλο, πολύ φαρδύ και λόγω του λειτουργικού του σχεδιασμού, δεν αποτελεί πραγματικά σχεδιαστικό πρότυπο. Ειδικά όταν ένα τέτοιο GS συνοδεύεται σχεδόν από ολόκληρο τον κατάλογο αξεσουάρ των BMW, Wünderlich και Touratech και ως εκ τούτου παίρνει τις διαστάσεις.... τροχόσπιτου, το παρατάω. Το ότι μάλλον είμαι μόνος σε αυτό φαίνεται από τα στοιχεία πωλήσεων χρόνο με το χρόνο. Ο κόσμος το λατρεύει και δεν το χορταίνει.

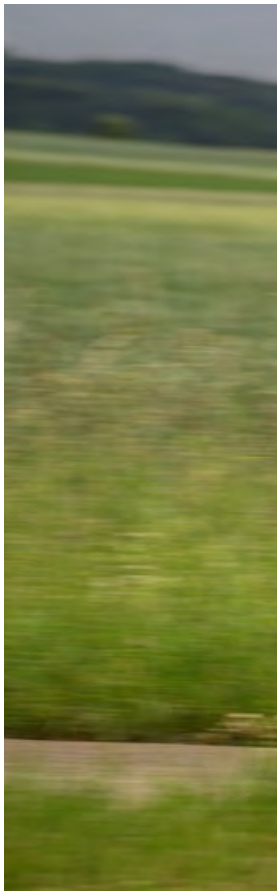
Ωστόσο, ένα καμπανάκι πρέπει να χτύπησε και στην BMW ότι θα έπρεπε να υπήρχε και μια πολύ απλούστερη έκδοση ενός GS για τους λάτρεις του απλού. Ένα καθαρό μηχάνημα που δίνει ελάχιστη ή καθόλου προσοχή στην ψηφιακή εποχή και που μπορείτε να οδηγήσετε στο δρόμο χωρίς άδεια οδήγησης... φορτηγού. Και τώρα



ήταν ένας Ολλανδός που είχε την άδεια να σχεδιάσει αυτό το μηχάνημα. Ο Bart Janssen Groesbeek, μηχανικός και σχεδιαστής, ανήκει στις τάξεις των δημιουργών πίσω από αυτό το έργο τέχνης του design. Είναι άραγε σύμπτωση που χρησιμοποίησε την ίδια σχεδιαστική στρατηγική με τον θρυλικό Massimo Tamburini για το σχεδιασμό αυτού του G/S; Η σχεδίαση της R 12 G/S, με το λεπτό ρεζερβουάρ, την επίπεδη σέλα και τον στρογγυλό προβολέα σε ατσάλινο περίβλημα, αποπνέει το στυλ της R 80 G/S. Σίγουρα η έκδοση με το λευκό/μπλε ρεζερβουάρ και την πορτοκαλί σέλα απλώς σβήνει τα 45 χρόνια που μεσολάβησαν από το πρώτο G/S σε αυτό. Και τι γίνεται με την μπεζ/κόκκινη εκδοχή. Πόσο όμορφο είναι αυτό!? Ένας συνάδελφός το περιέγραψε πολύ εύστοχα: «Η μόνη φορά που κοίταξα ένα boxer με τόσο θαυμασμό, ήταν όταν ήμουν σε ένα γκαράζ με Porsche».



Ωστόσο, αυτό δεν είναι μια ωδή στο παρελθόν. Κάτω από το νοσταλγικό δέρμα κρύβεται μια εντελώς μοντέρνα μοτοσυκλέτα. Γνωρίζουμε τον κινητήρα από τη σειρά R 12, μεταξύ άλλων. Ο δικύλινδρος κινητήρας, ψύχεται με λάδι και αέρα και έχει κυβισμό 1.170 κ.εκ., αποδίσει 109 ίππους στις 7.000 σ.α.λ. και έχει μέγιστη ροπή 11,5 κιλών στις 6.500 σ.α.λ. Σε συνδυασμό με ένα άψογο εξατάχυτο κιβώτιο ταχυτήτων που μπορεί προαιρετικά να εξοπλιστεί με εργοστασιακό quickshifter, όλα αυτά θα πρέπει να είναι υπεραρκετά για να οδηγήσετε ομαλά την G/S των 229 κιλών εντός και εκτός δρόμου. Αν και παραμένει αρκετά αποδεκτό στην αίσθηση το βάρος, τα 229 κιλά συν μερικά λίτρα βενζίνης εξακολουθούν να είναι αρκετά μεγάλο νούμερο αν το οδηγήσετε εκτός δρόμου. Το βιώνουμε αυτό κατά την πρώτη μας εξερευνητική βόλτα στο πάρκο enduro. Η επιφάνεια εδώ αποτελείται κυρίως από σκληρή άμμο στρωμένη με βότσαλα. Και αυτή η επιφάνεια ταιριάζει απόλυτα με τα ελαστικά Metzeler Karoo 4 με τα οποία είναι εξοπλισμένα οι μοτοσυκλέτες της δοκιμής μας. Ωστόσο, πρέπει να είστε προσεκτικοί σε κάθε εμπόδιο ή στροφή για να έχετε τα πράγματα υπό έλεγχο. Και αυτό οφείλεται στο βάρος. Ακόμα και όταν έχουμε μια λωρίδα χαλαρής άμμου μπροστά από τους τροχούς για μια φωτογράφιση, μπορείς να νιώσεις ότι βρίσκεσαι στο δρόμο με ένα αξιοπρεπές αμορτισέρ που στρίβει καλύτερα όταν βάλεις πραγματικά το μεγάλο boxer στη δουλειά. Αν το πάρετε εκτός δρόμου αψήφηστα και με λίγες στροφές, ο συνδυασμός ελαστικών που είναι ανθεκτικά στη λάσπη πιθανότατα θα γίνει ο μεγαλύτερος εχθρός σας.



Η R 12 G/S διαθέτει στάνταρ μπροστινό τροχό 21 ιντσών, καθιστώντας την μακράν την καλύτερη επιλογή για χρήση εκτός δρόμου. Στο πίσω μέρος, συναντάμε τροχό 17 ιντσών, αλλά μπορεί προαιρετικά να εξοπλιστεί με 18άρη, που είναι πιο κατάλληλος για χρήση εκτός δρόμου. Η μοτοσυκλέτα δοκιμής μας είναι επίσης εξοπλισμένη με αυτό και ο συνδυασμός λειτουργεί άριστα. Το χαμηλό κέντρο βάρους βοηθάει επίσης φυσικά και διασφαλίζει ότι μπορείτε να κάνετε κάτι λίγο περισσότερο με ένα τέτοιο boxer από ό,τι θα νομίζατε αρχικά. Η θέση οδήγησης είναι επίσης ιδιαίτερα επιτυχημένη.


ENDURO_PRO
892
KM
TOTAL





Τα γόνατά σας εφαρμόζουν όμορφα στο ρεζερβουάρ καυσίμου των 15,5 λίτρων, δίνοντας μια συμπαγή αίσθηση. Αν οδηγείτε πολύ εκτός δρόμου, φροντίστε να επιλέξετε τους προαιρετικούς αποστάτες τιμονιού (+20 χλστ.). Σε συνδυασμό με το ελαφρώς προς τα πάνω τιμόνι, εξασφαλίζουν τέλεια στάση σώματος όταν στέκεστε όρθιοι. Η R 12 G/S διαθέτει πλήρως ρυθμιζόμενη ανάρτηση μπροστά και πίσω, με διαδρομή ελατηρίου 210 χλστ. μπροστά και 200 χλστ. πίσω. Αυτά είναι στοιχεία που δείχνουν ότι η BMW έδωσε σοβαρή προσοχή στις εκτός δρόμου δυνατότητες. Αυτό είναι επίσης εμφανές σε λεπτομέρειες όπως το σπαστό πετάλ φρένου που εξασφαλίζει την αίσθηση φρεναρίσματος με μπότες εκτός δρόμου και σε όρθια θέση.

Μετά από δύο ώρες διασκέδασης εκτός δρόμου στο Enduro Park της BMW, ένα χορταστικό πιάτο νιόκι και ένα ενεργειακό ποτό μας δίνουν αρκετή ενέργεια για το δεύτερο μέρος αυτής της δοκιμής. Αλλάζουμε από την λευκή/μπλε έκδοση στην καφέ/κόκκινη. Είναι εξοπλισμένη με ελαστικά πιο προσανατολισμένα στο δρόμο και πίσω τροχό 17 ιντσών. Η διαδρομή: 120 χλμ. σε όμορφους, στριφτερούς δρόμους προς το Μόναχο. Στην άσφαλτο, η R 12 G/S μπορεί να οδηγηθεί εκπληκτικά δυναμικά. Ο boxer κινητήρας έχει μπόλικη ροπή, με ακατέργαστο τρόπο που θα σας κάνει να χαμογελάσετε με ελάχιστη προσπάθεια. Και τα λίγα κουμπιά στο τιμόνι είναι μια ανακούφιση: τρία στάνταρ προγράμματα οδήγησης (Rain, Road και Enduro) με προαιρετικό Enduro Pro. Και φυσικά το Δυναμικό Σύστημα Ελέγχου Πρόσφυσης, το οποίο μπορεί να απενεργοποιηθεί για χρήση εκτός δρόμου. Στη λειτουργία Enduro μπορείτε επίσης να απενεργοποιήσετε το ABS, εάν θέλετε. Όλα μπορούν εύκολα να ρυθμιστούν μέσω κουμπιών στο αριστερό μισό του τιμονιού και του μικρού αλλά εύχρηστου στρογγυλού ταμπλό. Αν επιλέξετε το προαιρετικό ξεχωριστό σύστημα πλοήγησης, αυτό περιλαμβάνει μια στιβαρή βάση και ένα τροποποιημένο κάλυμμα γύρω από τον προβολέα.

Μετά από δύο ώρες διασκέδασης εκτός δρόμου στο Enduro Park της BMW, ένα χορταστικό πιάτο νιόκι και ένα αθλητικό ποτό μας δίνουν αρκετή ενέργεια για το δεύτερο μέρος αυτής της δοκιμής. Αλλάζουμε από την λευκή/μπλε έκδοση στην καφέ/κόκκινη έκδοση. Είναι εξοπλισμένο με ελαστικά πιο προσανατολισμένα στο δρόμο και πίσω τροχό 17 ιντσών. Η διαδρομή: 120 χλμ. σε όμορφους, ελικοειδείς δρόμους προς το Μόναχο. Στην άσφαλτο, η R 12 G/S μπορεί να οδηγηθεί εκπληκτικά δυναμικά. Το boxer έχει δυνατή ροπή από κάτω, με ακατέργαστο χτύπημα που θα σας κάνει να χαμογελάσετε με ελάχιστη προσπάθεια. Και τα λίγα κουμπιά στο τιμόνι είναι μια ανακούφιση: τρία στάνταρ προγράμματα οδήγησης (Rain, Road και Enduro) με προαιρετικό Enduro Pro. Και φυσικά το Δυναμικό Σύστημα Ελέγχου Πρόσφυσης, το

Ωστόσο, κ
αυτό το νο
δέρμα κρύ
εντελώς σ
μοτοσυκλ
εξαιρετικό
και καλό



κάτω από
οσταλγικό
βεται μια
σύγχρονη
λέτα με
κινητήρα
πλαίσιο





οποίο μπορεί να απενεργοποιηθεί για χρήση εκτός δρόμου. Στη λειτουργία Enduro μπορείτε επίσης να απενεργοποιήσετε το ABS, εάν θέλετε. Όλα μπορούν εύκολα να ρυθμιστούν μέσω κουμπιών στο αριστερό μισό του τιμονιού και του μικρού αλλά εύχρηστου στρογγυλού ταμπλό. Αν επιλέξετε το προαιρετικό ξεχωριστό σύστημα πλοήγησης, αυτό περιλαμβάνει μια στιβαρή βάση και ένα τροποποιημένο κάλυμμα γύρω από τον προβολέα.

Στο ανώμαλο έδαφος του Hechlingen, η R 12 G/S απέδειξε ότι υπάρχει ακόμα χώρος για μοτοσυκλέτες που δεν μπορούν να κάνουν τα πάντα, αλλά τα δίνουν όλα. Μοτοσυκλέτες που δεν είναι οι πιο γρήγορες ή οι πιο ισχυρές, αλλά που προσφέρουν απόλυτη οδηγική απόλαυση. Οδηγική απόλαυση που σας υπενθυμίζει γιατί ξεκινήσατε να οδηγείτε εξαρχής. Και αυτό είναι ένα μεγάλο επίτευγμα για την BMW. Με κάθε νέα γενιά, η GS απομακρύνθηκε όλο και περισσότερο από την αρχική απλότητα της R 80 G/S, από όπου ξεκίνησαν όλα. Με αυτή τη νέα R 12 G/S, η μάρκα το αλλάζει αυτό και επιλέγει μια εντελώς διαφορετική πορεία από τα high-tech μοντέλα της δικής της γκάμας. Δεν υπάρχουν ραντάρ εδώ, ούτε... φεστιβάλ προγραμμάτων οδήγησης, ούτε ημιενεργητική ανάρτηση ή cruise control. Λοιπόν, μηχανική απλότητα και καθαρότητα.

Ωστόσο, κάτω από αυτό το νοσταλγικό δέρμα κρύβεται μια εντελώς σύγχρονη μοτοσυκλέτα με εξαιρετικό κινητήρα και καλό πλαίσιο. Είναι κρίμα που δεν ασχολήθηκαν και με κάτι τόσο απλό όσο το κλειδί ανάφλεξης, επειδή το σύστημα χωρίς κλειδί δεν έχει θέση σε ένα μηχάνημα σαν αυτό. Και μετά υπάρχει και η τιμή. Η BMW ζητά 18.290 ευρώ για την στάνταρ έκδοση. Αυτό είναι ένα τεράστιο ποσό για μια απλή μοτοσυκλέτα. Ωστόσο, αυτή η τιμή δεν θα εμποδίσει την επιτυχία αυτού του νέου μοντέλου. Αυτό οφείλεται κυρίως στην ιδιαίτερη εμφάνισή του, αλλά ακόμη περισσότερο στην απλότητά του. Και προφανώς πρέπει να πληρώσετε για αυτό. Έτσι, ο δρόμος προς την αρχή περνά σαφώς από... διόδια.

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

Ο ΤΙΓΡΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

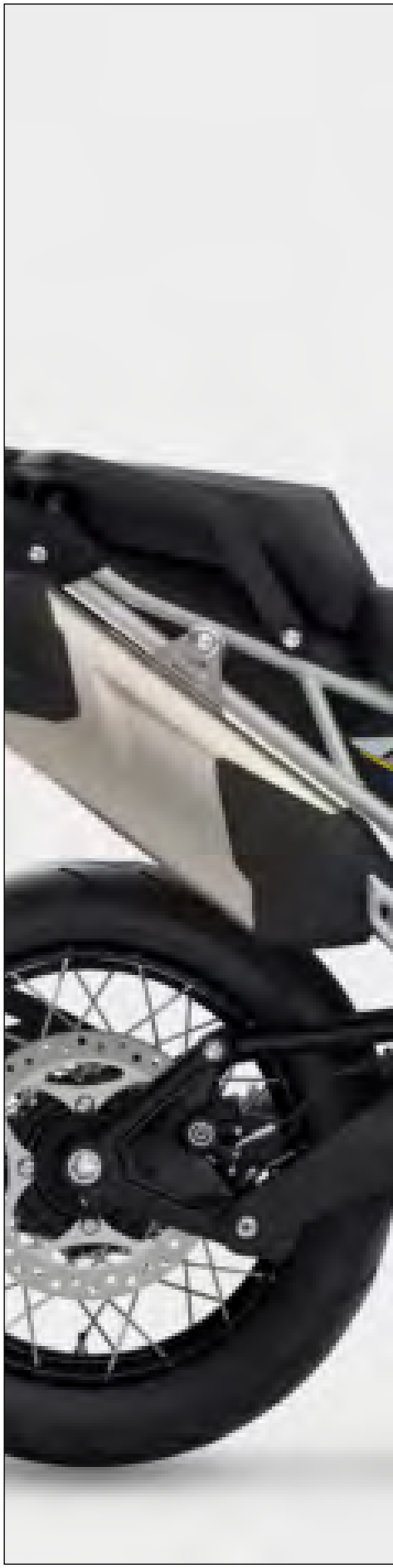
Οι λεπτομέρειες που οδηγούν στην δημιουργία του πιο εξελιγμένου, τεχνολογικά, μεγάλου «Τίγρη» της εταιρείας του Hinckley
– Μία αναλυτική ματιά στην τεχνολογία, τα μηχανικά του μέρη και τον εξοπλισμό του.



Του Απόστολου Μιστιλόγλου


TIGER
1200

Σήμερα, οι «ναυαρχίδες» των εταιρειών είναι οι μεγάλες Adventure, ο εξοπλισμός και οι επιδόσεις των οποίων πλέον έχουν φτάσει σε επίπεδα... πολυτελών SUV. Η Triumph ανακοίνωσε, για το 2027, την νέα Tiger 1200, με αλλαγές σε όλα τα επίπεδα, και πριν από λίγες ημέρες βρεθήκαμε προσκεκλημένοι στο Μαρόκο, για να οδηγήσουμε και τις 4 διαθέσιμες εκδόσεις της μοτοσυκλέτας – GT Pro και Explorer, Rally Pro και Explorer. Αναλύουμε, μαζί, όλα όσα άλλαξε ή δημιούργησε η Triumph στην Tiger 1200, για να μας φέρει την νέα, υπερεξελιγμένη, Tiger 1200 2027.



Κινητήρας – Οι 158 ίπποι και το «T-Plane»
Η Triumph ντεμπούταρε, πριν λίγα χρόνια, τον κινητήρα τύπου «T-Plane», πάντα τρικύλινδρο αλλά με διαφορετική διάταξη κομβίων στροφαλοφόρου. Αντί κάθε κομβίο να απέχει από το άλλο 120 μοίρες του κύκλου, που εξασφαλίζει τον χαρακτηριστικό τρόπο λειτουργίας του «τυπικού» τρικύλινδρου, η Triumph θέτει τα 3 κομβία με διαφορά 90 μοιρών μεταξύ τους, αλλά όλα εντός 180 μοιρών. Οι Βρετανοί υποστηρίζουν πως ο T-Plane στρόφαλος δίνει αίσθηση παρόμοια με δικύλινδρου κινητήρα χαμηλά, σε συνδυασμό με πλούσια ροπή και άμεση απόκριση τρικύλινδρου κινητήρα σε μεσαίες και ψηλές στροφές. Μάλιστα, επί της παρουσίασης της προηγούμενης γενιάας του Tiger 1200, το 2021, είχαμε αφιερώσει συγκεκριμένο άρθρο στον T-Plane κινητήρα – μπορείτε να το δείτε με ένα κλικ **εδώ**.

Για το 2027, η ισχύς του κινητήρα αυξάνεται ακόμα περισσότερο, φτάνοντας τους 158 ίππους στις 9.250 στροφές, με την μέγιστη ροπή να φτάνει τα 130 Nm (13,3 kgm), στις 6.750 στροφές. Στα 1.160 ακριβή κυβικά, ο κινητήρας παραμένει υπερτετράγωνος, με διάμετρο και διαδρομή εμβόλου στα 90 και 60,8 χιλιοστά αντίστοιχα. Η Triumph ανακοινώνει ότι η μέγιστη ροπή αποδίδεται χαμηλότερα στο στροφόμετρο, προφανώς με στόχο την αυξημένη οδηγησιμότητα.

Πολλά από τα εσωτερικά τμήματα του κινητήρα αλλάζουν: Νέα κεφαλή και έμβολα, ελαφρύτερες βαλβίδες, πιο «ελεύθερη» εξάτμιση, νέες πρώτες 3 σχέσεις στο κιβώτιο για περισσότερη απόδοση ροπής. Αλλαγές έχουν γίνει στον στροφαλοφόρο και τον αντικραδασμικό άξονα, τους εκκεντροφόρους και το σύστημα μετάδοσης, για πιο ραφιναρισμένη λειτουργία, όπως χαρακτηριστικά γράφεται. Έτσι, βελτιώνεται η αίσθηση λειτουργίας του κινητήρα από τον χρήστη της μοτοσυκλέτας, ενώ με την χρήση ελαφρύτερων κινούμενων μερών και μείωση


TIGER

των αντιστάσεων, από την εξάτμιση και όχι μόνο, περισσότερη ισχύς του κινητήρα γίνεται ωφέλιμη. Κάπως έτσι φτάνουμε, και στην αύξηση της κατά 8 ίππους.



Για τον έλεγχο του κινητήρα και της απόδοσης του εν γένει, επιστρατεύεται το απαραίτητο υπερ-εξελιγμένο ηλεκτρονικό σύνολο. Η τροφοδοσία ψεκασμού πολλαπλών σημείων συνδυάζεται με ηλεκτρονικό γκάζι ride-by-wire, με 7 χαρτογραφήσεις απόδοσης: Road, Sport, Rain, Eco, Off-road, Rider A, Rider B, ενώ οι εκδόσεις Rally αποκτούν και την χαρτογράφηση Off-Road Pro. Μέσα από αυτές ο αναβάτης μπορεί να ελέγξει και τα επίπεδα φρεναρίσματος κινητήρα, επέμβασης του Traction Control και φυσικά, τον τρόπο απόδοσης του μοτέρ.

Τέλος, η μετάδοση ισχύος στον πίσω τροχό, γίνεται με άξονα – μία παράδοση στα μεγάλα Tiger των τελευταίων ετών. Ο άξονας έχει συγκεκριμένα πλεονεκτήματα, για μία ταξιδιωτική μοτοσυκλέτα, ακόμη και εντός/εκτός δρόμου: Προστατεύει το σύστημα τελικής μετάδοσης από πέτρες, χώμα, ρύπους και τα συναφή, απαλλάσσει τον αναβάτη από την ανάγκη λίπανσης/καθαρισμού και τακτικής ρύθμισης/συντήρησης κατά την διάρκεια μεγάλων ταξιδιών, δεν «λερώνει» π.χ. με πιτσιλίσματα λιπαντικού, ενώ παραμένει και πιο αθόρυβος σε σχέση με μία αλυσίδα.

Στον αστερισμό των 19 και 17 ιντσών

Για το 2027, όλες οι εκδόσεις του Tiger 1200 έρχονται με τροχούς 19 και 17 ιντσών, απλοποιώντας έτσι την διαδικασία επιλογής, αλλά και εν είδει προσανατολίζοντας το μοντέλο ως προς το φάσμα χρήσης του. Έχοντας καθιερωθεί ως η ενδιάμεση «χρυσή τομή», οι τροχοί 19 και 17 ιντσών απευθύνονται σε διττή χρήση, με μία ελαφρά κλίση προς την τουριστική/ασφάλτινη αποστολή, που ούτως ή άλλως θα αποτελέσει και το κύριο πεδίο δράσης για το Tiger 1200 2027, ακόμη και στις Rally εκδόσεις του. Σε σχέση με το setup ζαντών 17 ιντσών για χρήση στο δρόμο, ο εμπρός τροχός 19 ιντσών αυξάνει την σταθερότητα και βελτιώνει την συμπεριφορά σε κακό οδόστρωμα, ενώ σε σχέση με το setup 21-18 ιντσών για off-road, διατηρεί μία πιο γρήγορη απόκριση στις στροφές.



Ούτως ή άλλως, και οι τροχοί με ακτίνες, των εκδόσεων Rally Pro και Rally Explorer, είναι τύπου Tubeless με πλευρικά τοποθετημένες ακτίνες, κάνοντας τελικά την επιλογή από τον αναβάτη, μάλλον υπόθεση προσωπικής προτίμησης.

Το πλαίσιο είναι ατσάλινο σωληνωτό, με αλουμινένια τμήματα, που συνδυάζεται με υποπλαίσιοπ αλουμινίου (εδώ γλιτώνουμε κάποια πολύτιμα γραμμάρια ή και κιλά). Το υποπλαίσιο είναι αφαιρούμενο, διευκολύνοντας τυχόν επισκευές και προσαρμογές κυρίως για χρήση στο χώμα. Γεωμετρικά,





το μεταξόνιο στα 1.567 χιλιοστά προφανώς εστιάζει στην σταθερότητα σε όλες τις συνθήκες, λόγω μεγέθους. Το ίχνος και η γωνία κάστερ ορίζονται στα 115 χιλιοστά και τις 24,3 μοίρες αντίστοιχα, ενδιάμεσες θα λέγαμε τιμές, προφανώς για την διττή χρήση του μοντέλου. Τα βάρη ξεκινούν από τα 250 κιλά (στην έκδοση GT Pro) και φτάνουμε στα 268 κιλά, στην φορτωμένη Rally Explorer με το μεγάλο ρεζερβουάρ των 30 λίτρων, με όλα τα υγρά.

Το «μαγικό χαλί» της Showa

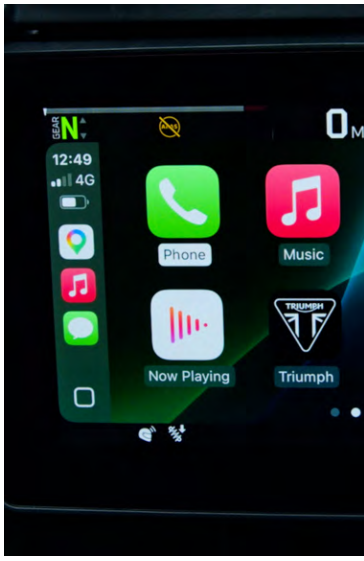
Μιλάμε για την τεχνολογία EERA στις αναρτήσεις, που όχι απλώς ελέγχει ηλεκτρονικά τις υδραυλικές αποσβέσεις σε πραγματικό χρόνο, αλλά προσφέρει έξτρα δυνατότητες όπως το αυτόματο χαμήλωμα της Tiger 1200 εν στάσει, αλλά και η υποβοήθηση τοποθέτησης στο κεντρικό σταντ. Ξεκινώντας από τα... εύκολα, η ημιενεργητική λειτουργία πιρουνιού και αμορτισέρ, προσαρμόζει διαρκώς τα υδραυλικά, για την βέλτιστη λειτουργία της ανάρτησης σε κάθε τερέν. Ο αναβάτης μπορεί να επιλέξεις 3 τρόπους λειτουργίας: Σκληρό, μεσαίο και μαλακό. Χάρη στην αυτόματη ρύθμιση προφόρτισης αμορτισέρ, το σύστημα υπολογίζει αυτόματα το φορτίο που έχει η μοτοσυκλέτα και ρυθμίζει το ελατήριο ανάλογα, ώστε να διατηρείται σταθερό το ύψος, αλλά και η γεωμετρία της Tiger – άρα, διατηρώντας σταθερή οδηγική συμπεριφορά.

Εν στάσει, η προφόρτιση μειώνεται και η μοτοσυκλέτα χαμηλώνει κατά 30 χιλιοστά, για ασφαλέστερη πρόσβαση των ποδιών στο έδαφος. Με τον ίδιο τρόπο, και ταχεία αύξηση της προφόρτισης στο αμορτισέρ, το σύστημας πετυχαίνει υποβοήθηση ανεβάσματος της μοτοσυκλέτας στο κεντρικό σταντ: Ουσιαστικά, την «σπρώχνει» από κάτω, την στιγμή που ο αναβάτης κατεβάζει το κεντρικό σταντ και κάνει την κίνηση. Διότι, όπως και να το κάνουμε, με 30 λίτρα καύσιμο και 268 κιλά, συν τις αποσκευές σου, να τα σηκώσεις όλα αυτά στο κεντρικό σταντ μπορεί να αποδειχθεί «πολύ» ακόμη και για body builders…

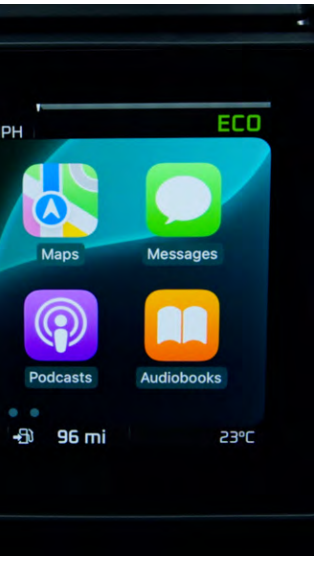
Για να επιβραδύνεται λοιπόν όλη αυτή η μάζα, από τις ταχύτητες που είναι ικανός να προσφέρει ο ισχυρότερος κινητήρας, η Brembo αναλαμβάνει το φρενάρισμα: Με δαγκάνες Stylema εμπρός και δύο δίσκους 320 χιλιοστών, αλλά και έναν δίσκο 282 χιλιοστών με δαγκάνα ενός εμβόλου πίσω, και πάλι της Brembo. Το ABS είναι τύπου Cornering, σε αυτό το επίπεδο δεν περιμένεις τίποτε λιγότερο από κάτι ανάλογο, που προσαρμόζει την πέδηση ανάλογα με την κλίση της μοτοσυκλέτας.

Η εποχή του διαστήματος

Τα πλούσια ηλεκτρονικά της μοτοσυκλέτας δεν περιορίζονται στο ABS και τις ηλεκτρονικές αναρτήσεις, αλλά συνεχίζονται και στον εξοπλισμό, με δύο ραντάρ της Bosch εμπρός και πίσω. Παρακολουθώντας διαρκώς



Η Triumph θ
δημιουργήσ
εξελιγμένη
Adventu
μπορεί να π
και σίγουρ
πετύχει, α
Tiger 120



θέλησε να
σει την πιο
η μεγάλη
re που
ιροσφέρει
α το έχει
στα νέα
00 2027





την απόσταση της Tiger 1200 σε σχέση με τα άλλα οχήματα του δρόμου, τα ραντάρ δεν βοηθούν απλώς τον αναβάτη στο Cruise Control και την διατήρηση απόστασης, αλλά προκαλούν επέμβαση του συστήματος φρένου σε περίπτωση ανάγκης αποφυγής επικείμενου ατυχήματος!

Το cruise control της Tiger 1200 είναι επίσης πολύ εξελιγμένο και χρησιμοποιεί τα ραντάρ, για να ρυθμίζει αυτόματα την απόσταση από το προπορευόμενο όχημα, να επιλέγει την ιδανική ταχύτητα κίνησης σε παρατεταμένες καμπές, ακόμη και να σε βοηθάει να διατηρήσεις... τον σχηματισμό με άλλες μοτοσυκλέτες σε ομαδική οδήγηση!

Πέρα από όλα αυτά, βέβαια, ο αναβάτης απολαμβάνει και τις ευκολίες όλου του τεχνολογικού πακέτου, που περιλαμβάνει μία μεγάλη οθόνη αφής TFT 7 ιντσών με εκτεταμένη συνδεσιμότητα με το κινητό σου τηλέφωνο, μετατρέποντας τον «θύλακα» αέρα γύρω σου στην δική σου καμπίνα. Δυνατότητες πλοήγησης, χρήσης μουσικής και τηλεφωνικής επικοινωνίας, σε συνδυασμό και με το απαραίτητο headset στο κράνος σου, ξεδιπλώνονται μπροστά σου.

Για την μέγιστη δυνατή ασφάλεια και στην οδήγηση την νύχτα, τα LED φώτα εμπρός κάνουν το επόμενο βήμα. Χρησιμοποιούν «μήτρα» φωτιστικών στοιχείων που περιλαμβάνουν ορισμένα που ενεργοποιούνται υπό κλίση, στις 15 και 30 μοίρες, για τον καλύτερο φωτισμό στο εσωτερικό της στροφής, ενώ ένα ηλεκτρικό μοτέρ προσαρμόζει το ύψος της δέσμης ανάλογα με το φορτίο της μοτοσυκλέτας.

Η Triumph θέλησε να δημιουργήσει την πιο εξελιγμένη μεγάλη Adventure που μπορεί να προσφέρει και σίγουρα το έχει πετύχει, στα νέα Tiger 1200 2027. Σύντομα, θα διαβάζετε και τις οδηγικές μας εντυπώσεις, από την πρώτη μας επαφή, στο Μαρόκο.



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

ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΣ

Ο Κεραμεικός είναι συνοικία του δήμου Αθηναίων, που από τα αρχαία χρόνια υπήρχε και το πρώτο δημόσιο νεκροταφείο της Αθήνας

Του Βασίλη Κωστάκου



CITY VIEW / Κεραμεικός με Suzuki Burgman 400













Στη βόρεια πλευρά του αρχαιολογικού χώρου, προς την οδό Πειραιώς, ξεχωρίζει ο μεγάλος ναός της Αγίας Τριάδος



CITY VIEW / Κεραμεικός με Suzuki Burgman 400






BURGMAN

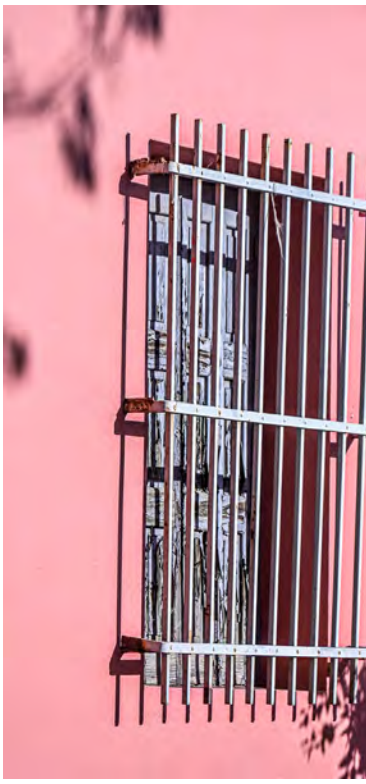
Στην ευρύτερη περιοχή του Κεραμεικού υπάρχουν πολλά νεοκλασικά σπίτια που έχουν ανακαινισθεί από το κράτος καθώς στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες






ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕ
ALGERIA
2022
QATAR
antifa











CITY VIEW / Κεραμεικός με Suzuki Burgman 400



CITYDRIVER

T114
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ
2026

HONDA PRELUDE / KIA / OPEL CORSA EDITION



AUDI Q3
1.5 TFSI 150 PS

Η ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΕΝΟΣ ΘΡΥΛΟΥ: ΤΟ ΝΕΟ HONDA PRELUDE ΣΤΑ ΜΕΓΑΡΑ

Μετά από απουσία 25 ετών, το εμβληματικό όνομα Prelude επιστρέφει στην γκάμα της Honda, φέρνοντας την κληρονομιά των σπορ coupe στη σύγχρονη υβριδική εποχή. Η δημοσιογραφική παρουσίαση του ολοκαίνουργιου μοντέλου έκτης γενιάς πραγματοποιήθηκε στις 2 Νοεμβρίου στην πίστα των Μεγάρων, προσφέροντας την ιδανική ευκαιρία για μια πρώτη επαφή με τις δυνατότητές του σε απαιτητικές συνθήκες.

Σχεδιαστικά, το νέο Prelude εμπνέεται από την αεροδυναμική καθαρότητα και την κομψότητα των ανεμόπτερων. Διαθέτει χαμηλή σιλουέτα (ύψους 1.355 mm), αιχμηρό εμπρός μέρος με λεπτούς προβολείς LED, οροφή τύπου “double bubble” και χωνευτές χειρολαβές, συνδυάζοντας τη δυναμική εμφάνιση με ουσιαστική κάθετη δύναμη.

Κάτω από το καπό βρίσκεται η τελευταία εξέλιξη του υβριδικού συστήματος e:HEV, το οποίο συνδυάζει έναν δίλιτρο βενζινοκινητήρα άμεσου ψεκασμού με δύο ηλεκτροκινητήρες. Η μεγάλη καινοτομία, που ξεχώρισε στην πίστα των Μεγάρων, είναι το νέο σύστημα Honda





S+ Shift, το οποίο προσομοιώνει τον ήχο και την αίσθηση γρήγορων αλλαγών σχέσεων, προσφέροντας αυθεντική οδηγική συμμετοχή.

Το στήσιμο του αυτοκινήτου επιβεβαιώνει τον σπορ προσανατολισμό του, καθώς δανείζεται εξαρτήματα και τεχνογνωσία από το κορυφαίο Civic Type R, όπως τα προσαρμοζόμενα αμορτισέρ. Σε συνδυασμό με το αναβαθμισμένο σύστημα Agile Handling Assist (AHA) και τα τέσσερα προγράμματα οδήγησης (Comfort, GT, Sport, Individual), το coupe της Honda ισορροπεί ανάμεσα στην απόλυτη ακρίβεια στις στροφές και την καθημερινή άνεση.

Στο εσωτερικό, η φιλοσοφία “Man-Maximum, Machine-Minimum” εξασφαλίζει ένα premium περιβάλλον με ψηφιακό πίνακα οργάνων 10,2 ιντσών, πλήρη συνδεσιμότητα, ηχοσύστημα Bose και ασύμμετρα σχεδιασμένα καθίσματα, προσφέροντας κορυφαία πλευρική στήριξη στον οδηγό και αυξημένη άνεση στον συνοδηγό.



ΤΡΙΠΛΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ KIA

Η Kia κυριάρχησε στα βραβεία «Golden Steering Wheel 2026», με τα EV2, K4 Sportswagon και EV5 να αποσπούν το πολυπόθητο τρόπαιο. Με αυτή την επιτυχία, η Kia γίνεται η πρώτη μη ευρωπαϊκή μάρκα που κατακτά περισσότερα από ένα βραβεία «Golden Steering Wheel» μέσα στην ίδια χρονιά.Ο σημαντικότερος θεσμός βραβείων αυτοκινήτου της Γερμανίας, ο οποίος πραγματοποιείται φέτος για 50ή φορά, διοργανώνεται από τα έντυπα «AUTO BILD» και «BILD am SONNTAG». Οι συντακτικές ομάδες των δύο εκδόσεων πρότειναν φέτος 90 νέα μοντέλα. Οι αναγνώστες επέλεξαν από αυτά 27 φιναλίστ, τρία σε καθεμία από τις εννέα κατηγορίες οχημάτων, τα οποία στη συνέχεια αξιολογήθηκαν από κριτική επιτροπή που αποτελούνταν από προσωπικότητες και ειδικούς της αυτοκινητοβιομηχανίας. Στην κατηγορία των compact μοντέλων, το K4 Sportswagon επικράτησε των VW ID.3 Neo και Cupra Born. Στην κατηγορία των compact SUV, το Kia EV5 ξεχώρισε έναντι των Audi Q3 και Cupra Formentor VZ5. Το Kia EV2 απέσπασε το τρίτο βραβείο «Golden Steering Wheel», στην κατηγορία «Καλύτερο Αυτοκίνητο κάτω των 30.000 ευρώ».





«FOREFRONT CONCEPT» ΑΠΟ ΤΟ RENAULT GROUP

Το Forefront Concept είναι μια τηλεχειριζόμενη πλατφόρμα εδάφους με τετρακίνηση, τετραδιεύθυνση και δύο ηλεκτροκινητήρες. Έχει σχεδιαστεί για να προσφέρει υψηλή κινητικότητα, εξαιρετική ευελιξία ελιγμών και κορυφαίες εκτός δρόμου δυνατότητες σε κάθε είδους έδαφος. Με τηλεχειριζόμενη και αθόρυβη λειτουργία, το πρωτότυπο έχει ως στόχο μια αυτονομία περίπου 400 χιλιομέτρων, η οποία μπορεί να επεκταθεί με σύστημα range extender. Έτσι, μπορεί να υποστηρίζει επιχειρήσεις εξ αποστάσεως, ακόμη και στα πλέον απαιτητικά περιβάλλοντα. Με στόχο το ωφέλιμο φορτίο έως 1 τόνου, έχει σχεδιαστεί για ένα ευρύ φάσμα στρατιωτικών χρήσεων, όπως: υποστήριξη εφοδιαστικής αλυσίδας, αποστολές συλλογής πληροφοριών, επιτήρησης και αναγνώρισης, επιχειρήσεις αντιμετώπισης μη επανδρωμένων αεροσκαφών, υποστήριξη πυρών και εκκένωση. Παράλληλα, μπορεί να αξιοποιηθεί σε πολιτικές εφαρμογές, ιδίως για επιχειρήσεις πολιτικής προστασίας, στην εφοδιαστική αλυσίδα και για παρεμβάσεις σε περιορισμένους ή επικίνδυνους χώρους εργασίας.

NEO OPEL CORSA EDITION

Η Opel παρουσιάζει τη νέα έκδοση Corsa Edition, ενισχύοντας την παρουσία της στην κατηγορία των μικρών αυτοκινήτων με μια ιδιαίτερα ανταγωνιστική πρόταση. Με τιμή 17.300€, το δημοφιλές γερμανικό μοντέλο γίνεται ακόμη πιο προσιτό, συνδυάζοντας δυναμική σχεδίαση, σύγχρονη τεχνολογία και ουσιαστικό εξοπλισμό. Το νέο Opel Corsa Edition εξοπλίζεται με τον κινητήρα βενζίνης 1.2 Turbo απόδοσης 100 ίππων, ο οποίος συνδυάζεται με χειροκίνητο κιβώτιο 6 σχέσεων, προσφέροντας έναν ισορροπημένο συνδυασμό επιδόσεων και ευκολίας στην καθημερινή οδήγηση. Η δυναμική σχεδίαση του Corsa αναδεικνύεται από τις ζάντες αλουμινίου 16” ενώ σημαντικό στοιχείο του εξοπλισμού αποτελεί και το ολοκληρωμένο πακέτο συστημάτων ασφάλειας και υποβοήθησης οδηγού όπως το Cruise Control, η υποβοήθηση διατήρησης στη λωρίδα κυκλοφορίας, η αναγνώριση πινακίδων ορίων ταχύτητας και η προειδοποίηση εμπρόσθιας σύγκρουσης με αυτόματο φρενάρισμα έκτακτης ανάγκης και ανίχνευση πεζών. Με τη νέα έκδοση Edition, η Opel κάνει το Corsa ακόμη πιο προσιτό, προσφέροντας έναν ελκυστικό συνδυασμό σχεδίασης, τεχνολογίας και εξοπλισμού. Το νέο Opel Corsa Edition διατίθεται στην ιδιαίτερα ανταγωνιστική τιμή των 17.300€ (συμπεριλαμβάνεται το όφελος του προγράμματος Opel Trade-Up).





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

ΣΕ ΝΕΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ



Ολοφρέσκια σχεδίαση,
ψηφιακό εσωτερικό νέας γενιάς

Του Βασίλη Κωστάκου



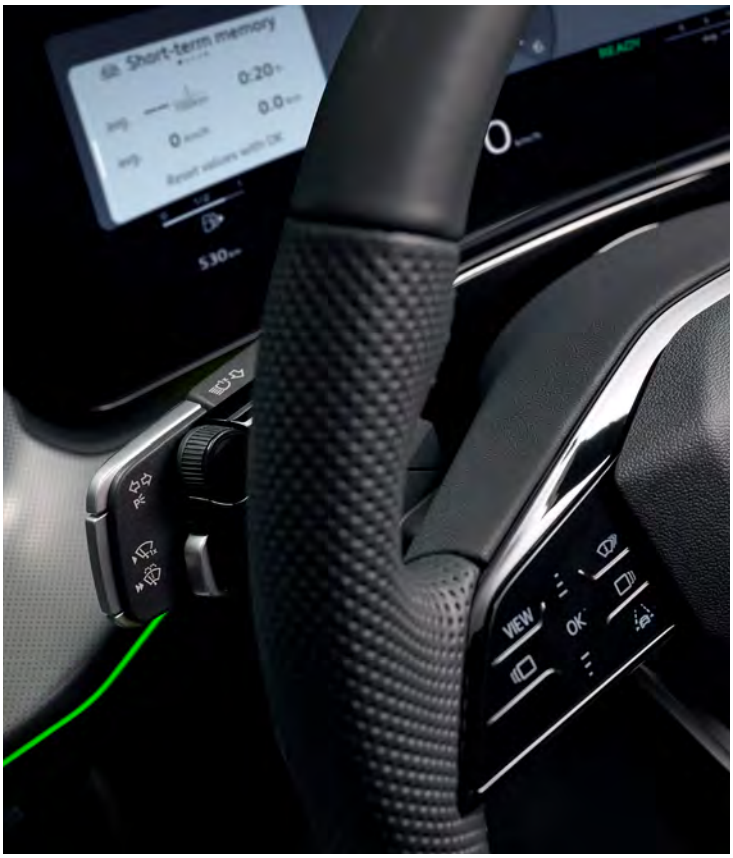
Η τρίτη γενιά του Audi Q3 κάνει αισθητή την παρουσία της από την πρώτη κιόλας ματιά, υιοθετώντας μια ολοφρέσκια και σύγχρονη σχεδιαστική ταυτότητα. Στο εμπρός μέρος ξεχωρίζει η νέα, πιο φαρδιά μάσκα με το τρισδιάστατο σήμα της μάρκας, πλαισιωμένη από διπλά φωτιστικά σώματα.

Τα LED φώτα ημέρας είναι τοποθετημένα ψηλά και ξεχωριστά, ενώ οι κύριοι προβολείς βρίσκονται χαμηλότερα, απόλυτα ενσωματωμένοι στα δύο πλαϊνά μαύρα τμήματα του προφυλακτήρα, χαρίζοντας στο αυτοκίνητο μια διακριτική αλλά δυναμική όψη. Αντίστοιχα ιδιαίτερο είναι και το πίσω τμήμα, όπου τα λεπτά φωτιστικά σώματα συνδυάζονται με το φωτιζόμενο λογότυπο της Audi. Με μήκος που φτάνει τα 4,53 μέτρα και μεταξόνιο 2,68 μέτρων, οι αναλογίες του παραμένουν ισορροπημένες και συμπαγείς για τα δεδομένα της κατηγορίας.

Στο εσωτερικό, το νέο Q3 κάνει ένα ουσιαστικό άλμα, προτάσσοντας μια μοντέρνα αισθητική και πολυτέλεια χωρίς περιττές υπερβολές, στοιχείο που το καθιστά ιδιαίτερα







ελκυστικό και σε ένα πιο νεανικό κοινό. Ο συνδυασμός διαφορετικών ποιοτικών υλικών αναβαθμίζει τη συνολική εικόνα της καμπίνας, ενώ οι χώροι καλύπτουν με άνεση τις οικογενειακές ανάγκες, με τον χώρο αποσκευών να ξεκινά από τα 488 λίτρα.

Στο επίκεντρο του ταμπλό βρίσκεται το νέο digital stage, με πανοραμική διάταξη που συνδυάζει τον ψηφιακό πίνακα οργάνων 11,9 ιντσών πίσω από το τιμόνι και την κεντρική οθόνη αφής 12,8 ιντσών. Η κεντρική οθόνη έχει ελαφρώς κυρτή σχεδίαση, στραμμένη προς τον οδηγό, διευκολύνοντας την εργονομία και την άμεση πρόσβαση στις λειτουργίες. Σημαντική αλλαγή εντοπίζεται στα χειριστήρια της





κολόνας του τιμονιού. Στα δεξιά βρίσκεται πλέον ο επιλογέας του αυτόματου κιβωτίου (P, N, D/S), απελευθερώνοντας χώρο στην κεντρική κονσόλα, ενώ στα αριστερά ένα νέο πολύχειριστήριο συγκεντρώνει, εκτός από τα φλας και τα φώτα, και τις λειτουργίες των εμπρός και πίσω υαλοκαθαριστήρων. Αν και η διάταξη αυτή ξενίζει στην αρχή λόγω της διαφοροποίησής της από τα κλασικά πρότυπα, στην πράξη αποδεικνύεται εύχρηστη και ο οδηγός τη συνηθίζει γρήγορα.

Κάτω από το καπό της έκδοσης της δοκιμής βρίσκεται ο γνώριμος τετρακύλινδρος βενζινοκινητήρας 1.5 TFSI με ήπια υβριδική υποβοήθηση



48V, απόδοσης 150 ίππων και 250 Nm ροπής. Στην πράξη, τα 1.500 κυβικά αποδεικνύονται το ιδανικό όριο εκκίνησης για ένα οικογενειακό SUV αυτού του μεγέθους. Οι 150 ίπποι προσφέρουν όση δύναμη χρειάζεσαι για να κινηθείς γρήγορα, άμεσα και με ασφάλεια σε κάθε συνθήκη, εξασφαλίζοντας επιτάχυνση 0–100 χλμ./ώρα σε 9,1 δευτερόλεπτα και τελική ταχύτητα 209 χλμ./ώρα. Ο κινητήρας συνεργάζεται υποδειγματικά με το αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη S tronic 7 σχέσεων, το οποίο διαθέτει επιλογή Sport καθώς και δυνατότητα χειροκίνητων αλλαγών, ενώ ο οδηγός έχει στη διάθεσή του τέσσερα προγράμματα οδήγησης για να προσαρμόζει την απόδοση ανάλογα με τις απαιτήσεις της διαδρομής.





Στον δρόμο, το νέο Audi Q3 επιβεβαιώνει τον ταξιδιάρικο χαρακτήρα του. Σε μια απαιτητική, μονοήμερη απόδραση 800 χιλιομέτρων στην Πελοπόννησο, τα καθίσματα έδειξαν την αξία τους, προσφέροντας εξαιρετική στήριξη και σωστή σκληρότητα που κρατά το σώμα ξεκούραστο μετά από πολλές ώρες οδήγησης. Η ηχομόνωση της καμπίνας βρίσκεται σε υψηλό επίπεδο, αφήνοντας εκτός τους αεροδυναμικούς θορύβους, με μοναδική εξαίρεση έναν διακριτικό θόρυβο κύλισης που προέρχεται από τους τροχούς.

Η οδική του συμπεριφορά είναι ουδέτερη, προβλέψιμη και εμπνέει εμπιστοσύνη. Οι σφιχτές ρυθμίσεις της ανάρτησης περιορίζουν αποτελεσματικά τις κλίσεις του αμαξώματος στις στροφές, χαρίζοντας σπορτίφ αίσθηση. Το τίμημα αυτής της επιλογής εμφανίζεται στις έντονες εγκάρσιες ανωμαλίες, καθώς η ανάρτηση δεν είναι σχεδιασμένη για να απορροφά πλήρως τις κακοτεχνίες του ελληνικού οδικού δικτύου, χωρίς ωστόσο να θυσιάζει τη συνολική ποιότητα κύλισης.

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

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







Σωστό φρενάρισμα

Η πέδηση, το φρενάρισμα με ένα δίτροχο, είναι ένας από τους πλέον σημαντικούς τομείς στην οδήγηση του, αφού έχει άμεσο αντίκτυπο στην ασφάλεια μας. Στα δίτροχα, η δυνατότητα ξεχωριστού ελέγχου για το φρένο του μπροστινού τροχού και για το φρένο του πίσω, απαιτεί μια διαφορετική προσέγγιση, σε αντίθεση με τα τετράτροχα, στα οποία η εντολή του οδηγού για φρενάρισμα μεταφέρεται ταυτόχρονα και στους τέσσερις τροχούς.

Κείμενο:Κώστας Γαμβρούλης

Θα προσθέσουμε στο "διαφορετική" και την ακρίβεια που απαιτείται, καθότι οι ισορροπίες στα δίτροχα είναι πολύ πιο λεπτές (και όχι εγγυημένες όπως στα αυτοκίνητα που ισορροπούν από μόνα τους στατικά) και εύκολα μπορούν να διαταραχθούν από λάθος ή απότομους χειρισμούς.

Ακολουθούν μερικές απλές συμβουλές που θα πάρουν από πάνω σας το άγχος του φρεναρίσματος, ειδικά του δυνατό και θα σας κάνουν καλύτερους αναβάτες και πιο ασφαλείς για εσάς αλλά και τους γύρω σας:

-Ο μπροστινός τροχός παίζει τον μεγαλύτερο ρόλο στο φρενάρισμα

Σαφώς! Η αποτελεσματικότητα της πέδησης, επαφίεται σε μεγάλο ποσοστό στον μπροστινό φρένο, σε μια αναλογία που είναι σχεδόν 80-20 μεταξύ μπροστινού και πίσω φρένου αντίστοιχα. Πολλοί αναβάτες, ειδικά οι αρχάριοι, διστάζον ή φοβούνται να χρησιμοποιήσουν το εμπρός φρένο αποτελεσματικά, με αποτέλεσμα να διανύουν πολύ μεγαλύτερες αποστάσεις που μπορούν να τους βάλουν ακόμη και σε κίνδυνο.

-Προβλέπω για να έχω

Οδηγώντας ένα δίτροχο θα πρέπει να είμαστε σε θέση ώστε να προβλέπουμε το πότε και για πόσο θα χρειαστεί να φρενάρουμε, παρατηρώντας τα κυκλοφοριακά σενάρια που εκτυλίσσονται μπροστά μας. Με λίγα λόγια προετοιμαζόμαστε και προγραμματίζουμε το πού και πώς θα φρενάρουμε. Ένα πολύ απλό παράδειγμα, είναι όταν έχουμε κόκκινο φανάρι μπροστά μας. Έχει νόημα να καθυστερήσουμε τα φρένα και να φρενάρουμε απότομα λίγα μέτρα πριν από αυτό; Όχι, δεν κάνουμε αγώνες! Ξεκινάμε να εφαρμόζουμε πίεση στα φρένα από νωρίς, προκειμένου η διαδικασία να είναι ομαλή και αποτελεσματική κια προσπαθούμε πάντα να μαντέψουμε περίπου πού θα σταματήσουμε. Έτσι κάθε φορά αποκτάμε και καλύτερη εικόνα για την απόδοσή τους.





Η πρόβλεψη μας βοηθά επίσης να αποφύγουμε και άλλες επικύνδινες καταστάσεις, όπως για παράδειγμα όταν κινούμεστε σε δρόμο που αλλού έχει νερά και αλού όχι. Προβλέπουμε λοιπόν να φρενάρουμε πιο δυνατά στο στεγνό κομμάτι, πριν φτάσουμε στο βρεγμένο, προσαρμόζοντας ανάλογα την πίεση στα φρένα όταν “πατήσουμε” νερό.

-Γνωρίζουμε το φρένα μας και το δίτροχο μας

Τα πως και πόσο αποτελεσματικά φρενάρει ένα δίτροχο εξαρτάται από πολλούς παράγοντες: Από την ποιότητα και το είδος των φρένων, από τα ελαστικά και από τις συνθήκες γύρω μας, φυσικά και από την κατάσταση του δρόμου. Θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να έχουμε συνηθίσει την αίσθηση στα φρένα, να είμαστε “ανοικτοί” στην πληροφόρηση που μας δίνει η μοτοσυκλέτα ή το scooter μας και να γνωρίζουμε τις δυνατότητες τους. Έτσι θα μπορούμε με σιγουριά και με ευκολία, να φρενάρουμε αποτελεσματικά όσο και όταν πρέπει.

-Χρησιμοποιούμε και τα δύο φρένα

Μπορεί όπως είπαμε το μπροστινό φρένο να είναι το πιο αποτελεσματικό αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι το πίσω είναι άχρηστο. Ίσα – ίσα που παίζει και αυτό έναν πολύ σημαντικό ρόλο: σταθεροποιεί το δίτροχο, “βιδώνει” τον εμπρός τροχό στο έδαφος και συμβάλλει ουσιαστικά ώστε να μην υπάρξει μεγάλη και απότομη μεταβολή στην κατανομή του βάρους μπροστά, κάτι που θα γινόταν αν χρησιμοποιούσαμε μόνο το εμπρός φρένο. Φυσικά, το πίσω φρένο συμβάλει επικουρικά και στη δυναμη του φρεναρίσματος, όμως ο ρόλος του είναι κυρίως αυτός που αναφέρουμε. Δεν θέλουμε η μοτοσυκλέτα ή το scooter να “βουτήξει” απότομα μπροστά

μεταφέροντας άτσαλα και απότομα βάρος στον μπροστινό τροχό. Αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα αστάθεια ή απώλεια πρόσφυσης. Ουσιαστικά, με την χρήση του πίσω φρένου, το φρενάρισμα γίνεται πιο ισορροπημένα, χωρίς απότομες μετατοπίσεις βάρους.

-Το ABS είναι "φίλος" μας, όχι λύση για όλα τα προβλήματα

Εδώ και αρκετό καιρό, τα συστήματα ABS για τα δίτροχα έχουν εξελιχθεί πάρα πολύ, καθώς φέρουν πλέον ηλεκτρονικά με μεγαλύτερη επεξεργαστική ισχύ με την επεξεργασία να πραγματοποιείται παράλληλα και πολύ πιο γρήγορα. Ναι, το ABS είναι σωτήριο, ειδικά σε καταστάσεις πανικού και σε συνθήκες με μειωμένη πρόσφυση και η σημασία του είναι αδιαμφισβήτητη. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι αφού έχουμε ABS, θα φρενάρουμε όπως θέλουμε, όπου θέλουμε. Το ABS είναι βοηθητικό σύστημα ασφάλειας, δεν μειώνει απαραίτητα την απόσταση ακινητοποίησης και σίγουρα δεν μπορεί να αψηφήσει τους νόμους της Φυσικής. Η προσοχή και ο σωστός τρόπος στην διαδικασία του φρεναρίσματος δεν εξαρτάται από το αν έχουμε ABS ή όχι.

-Στάση σώματος

Όπως αναφέραμε σε προηγούμενη παράγραφο, θέλουμε κατά το φρενάρισμα να μεταφερθεί όσο το δυνατόν λιγότερο βάρος μπροστά για αυτό και χρησιμοποιούμε και το πίσω φρένο, συνδυαστικά. Ωστόσο η αδράνεια επιδρά και στο σώμα μας κατά την πέδηση, σπρώχνοντας το προς τα μπροστά με αποτέλεσμα να βάζουμε κόντρα στο τιμόνι. Αυτό είναι λάθος, γιατί φορτίζουμε το μπροστινό σύστημα και άθελα μας επίσης, εφαρμόζουμε τάσεις στα άκρα του τιμονιού, προκαλώντας αστάθεια. Τι κάνουμε λοιπόν; Πρώτα από όλα σηκώνουμε τον κορμό μας, ουσιαστικά γέρνουμε ελαφρά προς τα πίσω, ώστε να "ισοφαρίσουμε" την δύναμη που





μας σπρώχνει μπροστά. Δεν ασκούμε ποτέ "κόντρα" στο τιμόνι όμως, το οποίο πάντα κρατάμε χαλαρά. Στις μοτοστυκλέτες, το σημείο στήριξης μας είναι το ρεζερβουάρ, το οποίο σφίγγουμε με το εσωτερικό των μηρών και το πλαϊνό τμήμα του γόνατου μας. Στα scooter, δεν υπάρχει ρεζεβουάρ, οπότε βάζουμε κόντρα τα πόδια μας, χαμηλά στην ποδιά.

-Φρένα στην ευθεία

Ο γενικός κανόνας είναι πως το φρενάρισμα, πρέπει να έχει ολοκληρωθεί με το δίκυκλο κάθετο προς τον δρόμο, δηλαδή στην ευθεία. Με λίγα λόγια, λίγο πριν φτάσουμε σε μια στροφή, έχουμε τελειώσει με το φρενάρισμα και την ταχύτητα που θέλουμε να "αφαιρέσουμε".
Ο πιο σωστός τρόπος για να το κάνουμε αυτό είναι να ασκήσουμε ταυτόχρονα προοδευτική πίεση στις μανέτες του εμπρός και του πίσω φρένου (ή στο ποδόφρενο, αν υπάρχει) πιέζοντας παράλληλλα το τιμόνι με τα δύο μας χέρια, ισόποσα. Έτσι πετυχένουμε να "πιέσουμε" σωστά το εμπρός ελαστικό. Αυτό που θέλουμε να αποφύγουμε είναι η απότομη μεταβολη βάρους μεταξύ των δύο τροχών, που μπορεί να οδηγήσει σε γλίστρημα του εμπρός ή του πίσω τροχού. Τα φρένα μέσα στη στροφή πρέπει να αποφεύγονται.

-Practice Makes Perfect

Δεν υπάρχει υποκατάστατο στο παραπάνω ρητό και όσο πιο πολύ εξασκούμε τις ικανότητές μας σέ κάτι, τόσο καλύτεροι γινόμαστε σε αυτό. Για να γνωρίσουμε



λοιπόν καλύτερα τα φρένα του δικύκλου μας και να μπορούμε να παίρνουμε από αυτά το 100%, όποτε χρειαστεί και ειδικά σε καταστάσεις πανικού, πρέπει να εξασκούμαστε. Καλύτερος χώρος για αυτό δεν είναι φυσικά ένας δρόμος ανοιχτός στην κυκλοφορία, αλλά ένας ύσηχος χώρος χωρίς αυτοκίνητα, ανθρώπους και λοιπά πράγματα που μπορεί να μας αποσπάσουν την προσοχή. Σε αυτό το χώρο μπορούμε να βρούμε σιγά-σιγά και προοδευτικά τα όρια των φρένων μας και στην περίπτωση που έχουν ABS, το πότε ενεργοποιείται το σύστημα αλλά και τον τρόπο που λειτουργεί μετά την ενεργοποίησή του. Φρενάρετε πάντα προοδευτικά μόνο με το εμπρός φρένο, ύστερα μόνο με το πίσω και μετά και με τα δύο μαζί. Μόνο έτσι θα καταλάβουμε πραγματικά και τη σημασία που έχει να χρησιμοποιούμε τα φρένα μας συνδυαστικά. Η “προπόνηση” βέβαια πρέπει να γίνεται πάντα με εμάς να φοράμε όλο τον προστατευτικό εξοπλισμό μας.

MARKET NEWS

ACCESSORIES•ΕΝΔΥΣΗ•ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

2026
ΤΕΥΧΟΣ 114



ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ

CFMOTO MT-X Travel Pack - Δώρο το τριβάλιτσο Crafted στα 800MT-X και 1000MT-X

Με το MT-X Travel Pack, κάθε νέο 800MT-X και 1000MT-X έρχεται με δώρο το *σετ 3 βαλιτσών Crafted σε μαύρο χρώμα. Διαλέγεις μοντέλο, φορτώνεις και φεύγεις.

Η προσφορά ισχύει έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026 ή μέχρι να εξαντληθεί το απόθεμα. 800MT-X ή 1000MT-X; Η επιλογή είναι δική σου. Το δώρο είναι το ίδιο. Το 800MT-X είναι ευέλικτο και προσιτό, για την πόλη και το χώμα. Το 1000MT-X είναι η κορυφαία επιλογή για πολλά χιλιόμετρα και περιπέτεια. Και τα δύο φεύγουν έτοιμα για τον επόμενο προορισμό από την πρώτη μέρα.

*ο πελάτης επιβαρύνεται με την αγορά των πλαϊνών βάσεων.

CFMOTO



Για καινούριο Kawasaki, πας Μοτο Ξουχέλλης

Η ιαπωνική εταιρεία, ένας θρύλος των επιδόσεων, συναντά την εμπειρία της οικογένειας Ξουχέλλη στην αγορά μοτοσυκλέτας εδώ και 47 χρόνια.

Αν επιθυμείς μία μοτοσυκλέτα Kawasaki και θέλεις να εξυπηρετηθείς «από την αγορά μέχρι την συντήρηση» σε ένα σημείο, χωρίς να τρέχεις από το ένα κατάστημα στο άλλο, η Μοτο Ξουχέλλης σε προσκαλεί στο Περιστέρι, στην οδό Θηβών 250. Πλέον ως εξουσιοδοτημένο σημείο εμπορίας αλλά και συντήρησης των μοτοσυκλετών Kawasaki, στο κατάστημα Μοτο Ξουχέλλης μπορείς να βρεις όλα τα μοντέλα των «πράσινων» του Akashi.

Όλα τα νεότερα μοντέλα Kawasaki, τα βρίσκεις διαθέσιμα για να τα αγοράσεις στον συντομότερο δυνατό χρόνο. Όποια κατηγορία μοτοσυκλέτας και αν είναι η αγαπημένη σου, θα βρεις ένα αντίστοιχο Kawasaki μοντέλο διαθέσιμο για αγορά, από τα μοντέλα δρόμου και τουρισμού των σειρών Ninja, ZX και ZZR, μέχρι και τα cruisers όπως το Vulcan, KLE και Versys στις μοτοσυκλέτες ταξιδιού και περιπέτειας, ακόμη και τα jet ski της εταιρείας κατόπιν συνεννόησης.

Με ταχύτατη παράδοση εντός 3 ημερών (ανάλογα με το μοντέλο και την διαθεσιμότητα), η ανυπομονησία για το νέο σου μοντέλο περιορίζεται στο ελάχιστο, ενώ μπορείς να επωφεληθείς και από επιλογές χρηματοδότησης για την ευκολότερη εξόφληση της νέας σου μοτοσυκλέτας.

Η εξυπηρέτηση όμως δεν σταματά στην αγορά, αφού εκτός από μία ευρεία γκάμα αξεσουάρ και εξοπλισμού αναβάτη και μοτοσυκλέτας, που θα βρεις στην Μοτο Ξουχέλλης, θα κάνεις και τα service της Kawasaki σου εκεί, μιας και είναι εξουσιοδοτημένο service point. Ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση για την ιαπωνική σου μοτοσυκλέτα, από την στιγμή της αγοράς της σε κάθε σέρβις.

Επικοινώνησε τώρα με την Μοτο Ξουχέλλης και πάρε προσφορά για την νέα σου Kawasaki άμεσα.

Θηβών 250, Περιστέρι 121 33 Τηλ.: 210 5739298
Mail: **xouhellis@hotmail.com**

Μοτο Ξουχέλλης



ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ

Royal Enfield Himalayan 450 Mana Black
– Τιμή κάτω από 6 χιλιάρικα μέχρι τέλος του χρόνου!

HIMALAYAN 450 MANA BLACK EDITION ΣΕ ΤΙΜΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ 5.990€ ΕΩΣ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ

Η έκδοση Mana Black αποτυπώνει τη σκληροτράχηλη ψυχή του τόπου έμπνευσής της: ρωμαλέα, ευπροσάρμοστη και σκληροτράχηλη. Εξοπλισμένη με ένα κιτ από αξεσουάρ ειδικού σκοπού, εργοστασιακής τοποθέτησης, η Mana Black έχει σχεδιαστεί για τον ενθουσιώδη αναβάτη και είναι έτοιμη για ακραίες περιπέτειες.

Αποτελεί την απόλυτη έκφραση της φιλοσοφίας της Royal Enfield: η μηχανή προσαρμόζεται στον άνθρωπο, στον τρόπο σκέψης και στο βουνό, προσφέροντας δυνατότητες σε όσους θέλουν να προχωρήσουν πιο μακριά, να εξερευνήσουν πιο μέσα και να κατακτήσουν το άγνωστο με στυλ.

Ένα καθοριστικό στοιχείο της έκδοσης Mana Black είναι η διαμόρφωση με αξεσουάρ εργοστασιακής τοποθέτησης. Οι αναβάτες μπορούν να αποκτήσουν μια Himalayan που θα φτάσει πλήρως εξοπλισμένη με ειδικά μελετημένα αξεσουάρ περιπέτειας. Εξοπλισμένη με προστατευτικές χούφτες Black Rally, σέλα Black Rally για βελτιωμένο κράτημα και άνεση στις μεγάλες αποστάσεις, λασπωτήρας υποπλαισίου Rally σχεδιασμένος για δύσκολα μονοπάτια και ακτινωτούς τροχούς για ελαστικά tubeless που προσφέρουν αντοχή και μοντέρνα ευκολία, η Mana Black Edition διασφαλίζει ότι κάθε στοιχείο είναι έτοιμο για τις εξερευνήσεις σας.

Η μοτοσικλέτα παραμένει πιστή όσον αφορά την πολιτισμένη απόδοση και την ευελιξία της νέας πλατφόρμα Himalayan, καθώς ο κινητήρας Sherpa 450 συνδυάζει ισχύ και σιγουριά γιατην κατάκτηση εδαφών από περάσματα σε μεγάλα υψόμετρα μέχρι αστικές διαδρομές, με την ίδια ευκολία. Η Royal Enfield Himalayan Mana Black Edition θα διατίθεται με όφελος 600€ (από 6.590€) στην τιμή προσφοράς 5.990€ έως 31/12/26. Μην χάσεις την ευκαιρία να επωφεληθείς!



MUVUS

Oxford ARMR Armoured Base Layer - Προστασία ότι και να φοράς

Το Oxford ARMR Armoured Base Layer είναι ένα εξειδικευμένο προστατευτικό θώρακα και χεριών, σχεδιασμένο να φοριέται απευθείας κάτω από τον εξωτερικό σας εξοπλισμό.

Έρχεται εξοπλισμένο με ένα πλήρες σετ αφαιρούμενων προστατευτικών, τα οποία καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος του σώματος, με τις προστασίες αναλυτικά να έχουν ως εξής:

• Ώμοι & Αγκώνες: Πιστοποιημένα προστατευτικά CE Level 2 (EN 1621-1:2012).
• Πλάτη: Ενσωματωμένο προστατευτικό CE Level 2 (EN 1621-2:2014).
• Θώρακας / Στήθος: Ενιαίο προστατευτικό CE Level 1 (EN 1621-3:2018).

Στα πλεονεκτήματα του Base Layer, η ελαστική τεχνολογία compression stretch αγκαλιάζει το σώμα. Αυτό διασφαλίζει ότι τα προστατευτικά παραμένουν σταθερά στη σωστή θέση σε περίπτωση πτώσης, χωρίς να γλιστρούν. Ακόμα, είναι κατασκευασμένο από ανθεκτικό, διάτρητο πολυεστερικό δίχτυ (mesh fabric) που απομακρύνει την υγρασία. Διαθέτει επιπλέον οπές αερισμού στις μασχάλες, καθιστώντας το ιδανικό για οδήγηση σε υψηλές θερμοκρασίες ή έντονη off-road δραστηριότητα. Τα δε μανίκια τύπου Raglan προσφέρουν απόλυτη ελευθερία κινήσεων στα χέρια, ενώ διαθέτει ασύμμετρο φερμουάρ πλήρους μήκους (YKK auto-lock) για να μπαίνει και να βγαίνει εύκολα, καθώς και ειδικό προστατευτικό υφάσματος στον λαιμό για την αποφυγή ερεθισμών. Τέλος, επειδή όλα τα προστατευτικά αφαιρούνται, μπορείτε να πλύνετε το ύφασμα χωρίς πρόβλημα.

Βρείτε όλα τα προϊόντα της Oxford στην Πατμανίδης Α.Ε., Δήμητρος 15, Ακαδημία Πλάτωνος, Αθήνα

Επικοινωνία : 210 5141807 - 210 5157906 και **info@patman.gr**

PATMANIDIS





ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ

Oxford Tool Roll Pro OX169 - Για επισκευές on the go

Η θήκη εργαλείων Oxford Tool Roll Pro OX169 είναι ένα πλήρες σετ εργαλείων 35 τεμαχίων σε αναδιπλούμενη μορφή ρολού (roll-up), ειδικά σχεδιασμένο για αναβάτες μοτοσυκλέτας.

Λόγω του εξαιρετικά compact σχεδιασμού του, είναι ιδανικό για αποθήκευση κάτω από τη σέλα ή μέσα στις αποσκευές, έτοιμο για κάθε έκτακτη επισκευή στον δρόμο ή στο βουνό.

Τεχνικά Χαρακτηριστικά & Σχεδιασμός

Τα καρυδάκια, η προέκταση, καθώς και τα κλειδιά Allen και Torx είναι κατασκευασμένα από εξαιρετικά ανθεκτικό ατσάλι χρωμίου-βαναδίου (Chrome Vanadium - Cr-V) για μέγιστη αντοχή στη φθορά, ενώ οι λαβές των εργαλείων διαθέτουν επένδυση από μαλακή γέλη (soft gel), προσφέροντας άνετο, ξεκούραστο και σταθερό κράτημα κατά τη χρήση. Η δε υφασμάτινη θήκη διαθέτει ελαστικούς ιμάντες συγκράτησης για κάθε εργαλείο ώστε να μην μετακινούνται ή προκαλούν θόρυβο κατά την οδήγηση, ενώ για το κλείσιμο, απλώς διπλώνετε τα πλαϊνά, τυλίγετε το ρολό και το ασφαλίζετε με τους ενσωματωμένους βρόχους.

Σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Oxford Products, το κιτ περιέχει:



- 1 x Μίνι καστάνια με εργονομική λαβή
- 1 x Μπάρα προέκτασης
- 1 x Ρυθμιζόμενο γαλλικό κλειδί (Mini) έως 20mm
- 5 x Καρυδάκια: 8mm, 10mm, 12mm, 13mm και 14mm
- 5 x Κλειδιά Allen: 2mm, 3mm, 4mm, 5mm και 6mm
- 8 x Μύτες Torx (κατάλληλες για τις σύγχρονες μοτοσυκλέτες)
- 10 x Μύτες κατσαβιδιού (ίσες και σταυρού)
- 1 x Μίνι μυτοτσίμπιδο
- 1 x Μίνι κόφτη καλωδίων/συρμάτων
- Δεματικά καλωδίων για ρυθμίσεις ανάγκης

Διαστάσεις: 230 mm x 90 mm (Κλειστό) / 350 mm x 270 mm (Ανοιχτό)



Βρείτε όλα τα προϊόντα της Oxford στην Πατμανίδης Α.Ε.,
Δήμητρος 15, Ακαδημία Πλάτωνος, Αθήνα
Επικοινωνία : 210 5141807 - 210 5157906 και
info@patman.gr

PATMANIDIS

Oxford SnapJack V3 Portable - Φορητό σταντ ανύψωσης τροχού

Το Oxford SnapJack V3 Portable είναι ένα εξαιρετικά πρακτικό, φορητό σταντ/γρύλος ανύψωσης του πίσω τροχού της μοτοσυκλέτας.

Το εν λόγω εργαλείο, αποτελεί την ιδανική εναλλακτική λύση στα μεγάλα και βαριά παραδοσιακά σταντ, προσφέροντας μέγεθος τσέπης για εύκολη μεταφορά. Πρακτικά, προσφέρει ελεύθερη περιστροφή τροχού, καθώς ανυψώνει ελαφρώς το ελαστικό από το έδαφος, επιτρέποντας του να γυρνάει ελεύθερα, κάτι που το καθιστά ιδανικό για συντήρηση, αφού διευκολύνει σημαντικά τη λίπανση και τον καθαρισμό της αλυσίδας, καθώς και το πλύσιμο της ζάντας. Λόγω δε του μικρού του βάρους και όγκου, είναι ιδανικό για όσους ταξιδεύουν, για γρήγορες εργασίες στον δρόμο ή για αναβάτες που μένουν σε διαμέρισμα χωρίς γκαράζ.

Η ανανεωμένη έκδοση V3 προσφέρει βελτιωμένη σταθερότητα κατά τη χρήση και ενσωματώνει δύο νέα χαρακτηριστικά ασφαλείας:
• Anti-pinch tab: Ειδικό πτερύγιο προστασίας για να μην πιάνονται τα δάχτυλα του αναβάτη κατά την ανύψωση.
• Pull loop στο hinge pin: Θηλιά έλξης στον πείρο άρθρωσης για πολύ πιο εύκολη αφαίρεση και ομαλό κατέβασμα της μοτοσυκλέτας.

Τι Περιλαμβάνεται στη Συσκευασία
• Ο γρύλος SnapJack V3
• Πείρος ασφάλισης (Locking pin) & πείρο άρθρωσης (Hinge pin)
• Αντιολισθητική βάση για το πλαϊνό σταντ (Kickstand anti-skid pad)
• Ιμάντας ασφάλισης του μπροστινού φρένου (Brake locking strap)
• Θήκη μεταφοράς (Carry pouch)

Βρείτε όλα τα προϊόντα της Oxford στην Πατμανίδης Α.Ε., Δήμητρος 15, Ακαδημία Πλάτωνος, Αθήνα

Επικοινωνία : 210 5141807 - 210 5157906 και
info@patman.gr



PATMANIDIS

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ

EICMA 2026 - Kabuto x Honda, προστασία αναβάτη με προδιαγραφές αγώνων μοτοσυκλέτας

Η Honda διευρύνει τη γκάμα του εξοπλισμού αναβάτη μέσω της συνεργασίας της με την ιαπωνική εταιρεία Kabuto –ειδικό στην κατασκευή κρανών– παρουσιάζοντας το ολοκαίνουριο full-face κράνος KF-2F στην έκθεση EICMA 2026.

Μια νέα συνεργασία εντάσσει το KF-2F στη σειρά εξοπλισμού αναβάτη της Honda• πρόκειται για ένα full-face κράνος με αγωνιστικό προσανατολισμό, το οποίο ενσωματώνει τεχνολογίες αιχμής. Το full-face κράνος, που είναι σχεδιασμένο για χρήση στην πίστα, έρχεται να προστεθεί στις υπάρχουσες επιλογές –modular, open-face και adventure– διαμορφώνοντας μια ολοκληρωμένη γκάμα.

Το KF-2F προσφέρει κορυφαία ασφάλεια, καθώς φέρει πιστοποιήσεις σύμφωνα με τα πρότυπα ECE 22.06 και FIM FRHPhe-02. Μια σειρά από νέα, ξεχωριστά γραφικά σχέδια συνθέτουν μια μοναδική συλλογή κρανών, ειδικά διαμορφωμένη για τους αναβάτες της Honda.

Η ενσωματωμένη «έξυπνη» τεχνολογία ασφαλείας συνδυάζει λειτουργίες συνδεδεμένης ασφάλειας με την καταγραφή δεδομένων δραστηριότητας, προσφέροντας μεγαλύτερη αυτοπεποίθηση στον αναβάτη και πολύτιμες πληροφορίες για την οδήγησή του.



Oxford Junction Box 12V - Το ασφαλές "πολύπριζο" για τη μοτοσυκλέτα σας

Το ηλεκτρολογικό κουτί συνδέσεων, Oxford Junction Box 12V, είναι μια εξαιρετικά πρακτική και ασφαλής λύση για την τροφοδοσία πολλαπλών ηλεκτρικών αξεσουάρ στη μοτοσυκλέτα σας, χωρίς να επιβαρύνεται η μπαταρία με πολλά καλώδια.

Στα κύρια χαρακτηριστικά του βρίσκουμε 4 ανεξάρτητες εξόδους 5A, που επιτρέπουν την ταυτόχρονη και οργανωμένη σύνδεση έως και 4 συσκευών (π.χ. θερμαινόμενα γκριπ, προβολείς LED, GPS, φορτιστές USB, dash cams) καθώς και ενσωματωμένο Ρελέ & Λειτουργία Ignition Shut-Off: Συνδέεται απευθείας στην μπαταρία, αλλά χρησιμοποιεί ένα καλώδιο-διακόπτη (trigger wire) που συνδέεται σε μια γραμμή που παίρνει ρεύμα μόνο με τον κεντρικό διακόπτη (π.χ. πίσω φανάρι). Έτσι, οι συσκευές κλείνουν αυτόματα μόλις σβήσετε τη μηχανή, αποτρέποντας την αποφόρτιση της μπαταρίας.

Ακόμα συναντάμε:
• Έξυπνες Ενδείξεις LED: Κάθε θύρα διαθέτει μια λυχνία LED. Το μπλε χρώμα δείχνει κανονική λειτουργία, ενώ το κόκκινο σας προειδοποιεί ότι η αντίστοιχη ασφάλεια έχει καεί.
• Συμβατότητα με Συστήματα Canbus: Καθώς παίρνει την κύρια ισχύ απευθείας από την μπαταρία, δεν επηρεάζει ούτε μπερδεύει τα ευαίσθητα ηλεκτρονικά συστήματα Canbus των σύγχρονων μοτοσυκλετών.
• Συμπαγής & Ανθεκτική Σχεδίαση: Το μικρό του μέγεθος επιτρέπει την εύκολη τοποθέτηση κάτω από τη σέλα ή σε κάποιο προστατευμένο σημείο.

Τι περιλαμβάνεται στη συσκευασία:
• Το κεντρικό κουτί διακλάδωσης με καλώδιο 70cm για σύνδεση στην μπαταρία.
• 4 ασφάλειες 5A (προεγκατεστημένες).
• Επιπλέον ανταλλακτικές ασφάλειες (1 x 3A και 1 x 2A) για συσκευές χαμηλότερης κατανάλωσης.
• Δεματικά καλωδίων (αντάπτορες) και αυτοκόλλητο επίθεμα διπλής όψης για τη στερέωση.

Βρείτε όλα τα προϊόντα της Oxford στην Πατμανίδης Α.Ε., Δήμητρος 15, Ακαδημία Πλάτωνος, Αθήνα

PATMANIDIS



ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ

Oxford Filterplugs 20dB SNR - Προστασία και για την ακοή

Οι εν λόγω, επαναχρησιμοποιούμενες ωτοασπίδες της Oxford, αποτελούν ένα premium σετ προστασίας της ακοής ιδανικό για αναβάτες μοτοσυκλέτας, καθώς συνδυάζουν ένα προηγμένο ακουστικό μεταλλικό φίλτρο με την άνεση των υποαλλεργικών υλικών.

Τι κάνουν; Μειώνουν την επικίνδυνη ένταση του θορύβου (όπως ο αέρας στο κράνος ή από τον κινητήρα), χωρίς όμως να απομονώνουν πλήρως τον αναβάτη από τους ήχους του περιβάλλοντος ή τις ενδοεπικοινωνίες. Διαθέτουν ακουστικό μεταλλικό πλέγμα (mesh) που φιλτράρει τον ήχο, σε συνδυασμό με σώμα από υποαλλεργική σιλικόνη και αφρό, ενώ στο σετ περιλαμβάνονται 4 διαφορετικά μεγέθη εναλλάξιμων άκρων (XS, S, M, L) ώστε να βρείτε αυτό που ταιριάζει ακριβώς στον δικό σας ακουστικό πόρο. Φυσικά, συμμορφώνονται πλήρως με το ευρωπαϊκό πρότυπο EN 352-2:2020.

Τι περιλαμβάνει το σετ:
- 1 ζευγάρι κύριων ακουστικών φίλτρων (Filterplugs).
- 4 ζευγάρια εναλλάξιμων άκρων σιλικόνης (μεγέθη XS έως L).
- 1 αφαιρούμενο κορδόνι λαιμού για να μην τις χάνετε.
- 1 μπρελόκ για εύκολη μεταφορά.
- 2 θήκες αποθήκευσης (μία μικρή στρογγυλή τσέπης και μία σκληρή θήκη με φερμουάρ και εσωτερικό δίχτυ).

PATMANIDIS



EICMA 2026 - Honda x Ixon, η συνεργασία των δύο εταιριών κάνει το ντεμπούτο της

Στο περίπτερο της Honda στην EICMA 2026 παρουσιάζεται η πλήρης, διευρυμένη γκάμα προϊόντων που προκύπτει από τη συνεργασία της εταιρίας με την Ixon.

Μετά την ανακοίνωση της στρατηγικής τους συνεργασίας νωρίτερα μέσα στη χρονιά, η Honda και η Ixon παρουσίασαν την πλήρη συλλογή ενδυμάτων για αναβάτες.

Οι αναβάτες κατηγοριών Adventure, Urban και Sport καλύπτονται πλέον από μια νέα σειρά κομψού προστατευτικού εξοπλισμού, η οποία ενσωματώνει τα χαρακτηριστικά και των δύο εμπορικών σημάτων, ενόψει της άφιξής της στο δίκτυο εμπόρων στις αρχές του 2027.

Η σειρά κάνει την πρώτη της δημόσια εμφάνιση πριν από την κυκλοφορία της στην αγορά τον Μάρτιο του 2027. Έχει σχεδιαστεί ώστε να προσφέρει στους αναβάτες της Honda εξοπλισμό υψηλής ποιότητας για διάφορα στυλ οδήγησης, συνδυάζοντας την τεχνογνωσία της Ixon στον προστατευτικό εξοπλισμό με το σχεδιαστικό DNA της Honda και την κατανόηση των αναγκών των αναβατών. Η συλλογή θα διατίθεται αποκλειστικά μέσω του δικτύου εμπόρων της Honda και έχει δημιουργηθεί με στόχο να προσφέρει έναν ιδανικό συνδυασμό επιδόσεων, προστασίας και άνεσης σε κάθε κατηγορία οδήγησης.



ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΣ

Oxford Brake Lock Alarm LK304 - Ασφάλεια παντού

Η κλειδαριά φρένου με συναγερμό, Brake Lock Alarm LK304 της Oxford, αποτελεί μια εξαιρετικά ορατή και αποτελεσματική λύση ασφάλειας για μοτοσυκλέτες, σκούτερ και ATV.

Τοποθετείται απευθείας στο τιμόνι, ακινητοποιώντας τη μανέτα του μπροστινού φρένου και διαθέτει πανίσχυρη σειρήνα που ενεργοποιείται από εξελιγμένους αισθητήρες κραδασμού και κίνησης 3 αξόνων (triaxial). Είναι ανθεκτική στη σκόνη και προστατεύεται απόλυτα από τη βροχή ή την προσωρινή εμβάπτιση στο νερό, προσφέροντας ξεγνοιασιά σε εξωτερική στάθμευση, με το σώμα της να είναι κατασκευασμένο από ανθεκτικό κράμα χυτού μετάλλου (Zamac), το οποίο διαθέτει κύλινδρο κλειδιού από ανοξείδωτο ατσάλι και διπλό πείρο ασφάλισης από σκληρυμένο ατσάλι.

Ακόμα, το έντονο κίτρινο χρώμα λειτουργεί αποτρεπτικά για τους κλέφτες, ενώ παράλληλα διασφαλίζει ότι δεν θα ξεχάσετε να τη βγάλετε πριν ξεκινήσετε. Ταιριάζει σε γκριπ και τιμόνια με διάμετρο έως 35-38mm, καλύπτοντας σχεδόν κάθε μοντέλο και ζυγίζει μόλις 472 γραμμάρια με compact σχεδιασμό για να χωράει εύκολα στην τσέπη, σε τσάντα ή κάτω από τη σέλα.

Τι περιλαμβάνεται στη συσκευασία
- Η κλειδαριά φρένου Oxford LK304
- 3 κλειδιά ασφαλείας
- 1 μπαταρία λιθίου CR2 μακράς διαρκείας (αντικαταστάσιμη)



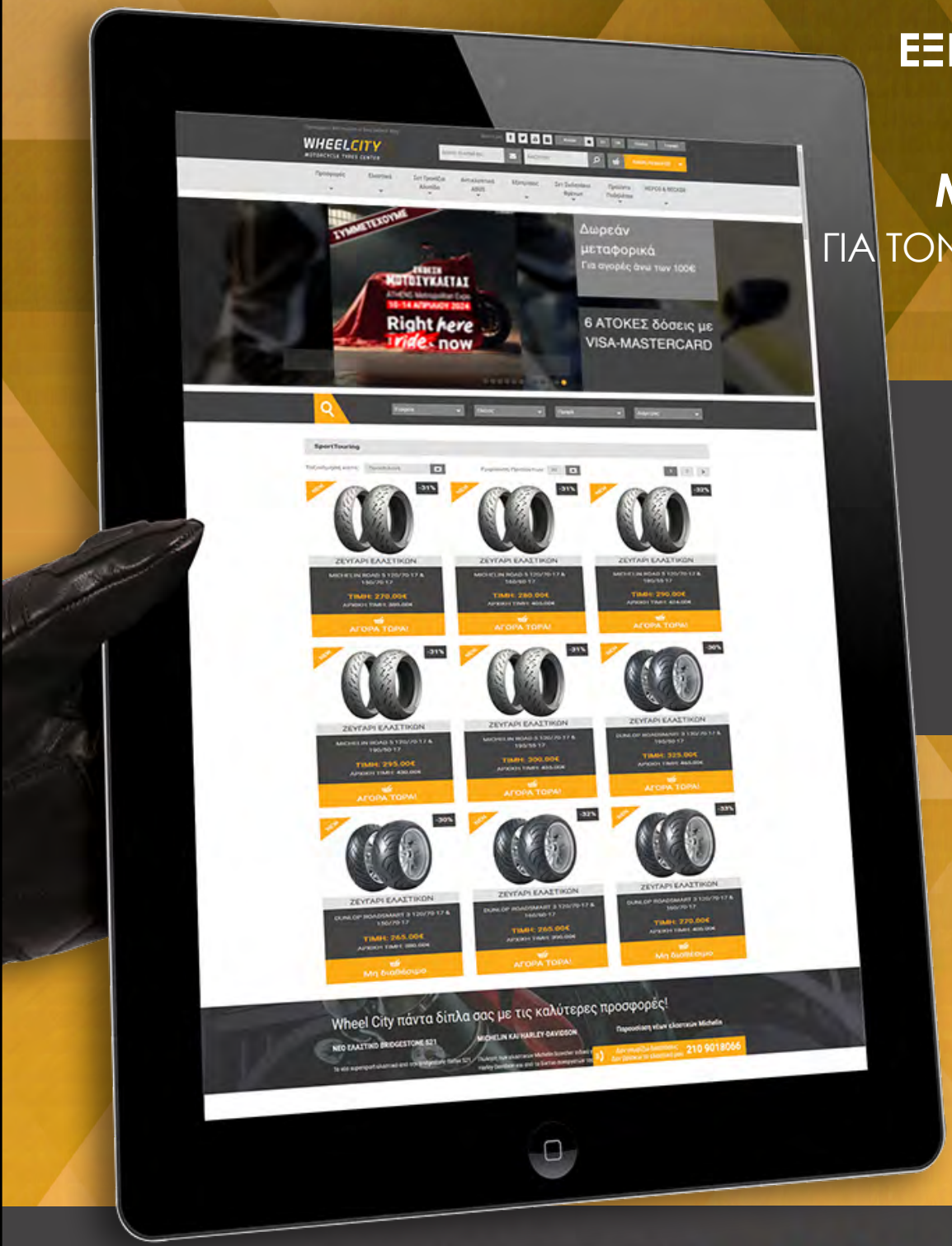
Βρείτε όλα τα προϊόντα της Oxford στην Πατμανίδης Α.Ε., Δήμητρος 15, Ακαδημία Πλάτωνος, Αθήνα

Επικοινωνία : 210 5141807 - 210 5157906 και **info@patman.gr**

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

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.

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

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

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

- 800X TOURING – Μείωση 500 €

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

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

- 800X PRO UP
  - Μείωση 200 €

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

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

- 800X RALLY – Μείωση 500 €

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

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

Τρεις Εκδόσεις, Ένα Νέο Όριο

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

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



KTM - Νέος τιμοκατάλογος 2026 για τα Off Road μοντέλα

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

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

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

KTM



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



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

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.**

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

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

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

Ταυτόχρονα ο αναβάτης έχει την επιλογή να προσθέσει τις πλαϊνές βαλίτσες όποτε εκείνος το κρίνει απαραίτητο. Παράλληλα, στην συγκεκριμένη έκδοση ισχύει κανονικά η 3ετής εργοστασιακή εγγύηση που παρέχει η Yamaha σε όλα της τα μοντέλα.



Η TRACER 9 GT “Pure Edition” είναι ήδη διαθέσιμη στο επίσημο δίκτυο συνεργατών Yamaha, ενώ η προσφορά ισχύει για περιορισμένο χρονικό διάστημα και μέχρι εξαντλήσεως των αποθεμάτων.

YAMAHA

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

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

ΝΕΑ ΠΡΟΩΘΗΤΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ URBAN CROSSOVER ΤΗΣ PIAGGIO, ΜΕ ΟΦΕΛΟΣ 300€ ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ
ΤΩΡΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ ΑΠΟ 4.900€ Ή ΑΠΟ 87€/ ΜΗΝΑ ΜΕ ΤΟ DREAMRIDE NOW*

Το Piaggio Beverly αποτελεί σημείο αναφοράς στην κατηγορία των σκούτερ με μεγάλους τροχούς και μία από τις πιο ολοκληρωμένες προτάσεις, συνδυάζοντας την ευελιξία και την πρακτικότητα που απαιτούν οι καθημερινές μετακινήσεις στην πόλη με την άνεση, την ασφάλεια και τις επιδόσεις που χρειάζονται οι μεγαλύτερες διαδρομές. Σχεδιασμένο για να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της σύγχρονης αστικής ζωής, προσφέρει μια άνετη και τεχνολογικά προηγμένη εμπειρία οδήγησης, τόσο για τον αναβάτη όσο και για τον συνεπιβάτη. Χάρη στους μεγάλους τροχούς, το στιβαρό πλαίσιο, την ποιοτική κύλιση και τον σύγχρονο εξοπλισμό του, το Beverly συνδυάζει τα πλεονεκτήματα ενός σκούτερ με χαρακτηριστικά που συναντώνται σε μεγαλύτερες μοτοσυκλέτες, προσφέροντας υψηλά επίπεδα άνεσης, ελέγχου και ασφάλειας σε κάθε διαδρομή. Η οικογένεια Beverly διατίθεται στις εκδόσεις 310 κ.εκ. και 400 κ.εκ., καλύπτοντας διαφορετικές ανάγκες μετακίνησης χωρίς συμβιβασμούς σε άνεση, στυλ και οδηγική απόλαυση. Το Beverly 310 αποτελεί την ιδανική επιλογή για όσους αναζητούν ευελιξία και πρακτικότητα στην καθημερινότητα, ενώ το Beverly 400 προσφέρει ακόμη υψηλότερες επιδόσεις και μεγαλύτερη άνεση στις μεγαλύτερες διαδρομές, διατηρώντας παράλληλα τον ξεχωριστό χαρακτήρα που έχει καθιερώσει το μοντέλο ως το κορυφαίο urban crossover της Piaggio. Η νέα προωθητική ενέργεια αφορά το σύνολο της γκάμας Beverly, προσφέροντας όφελος 300€ σε όλες τις διαθέσιμες εκδόσεις, δίνοντας τη δυνατότητα στους ενδιαφερόμενους να επιλέξουν την έκδοση που ταιριάζει καλύτερα στις ανάγκες τους.

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

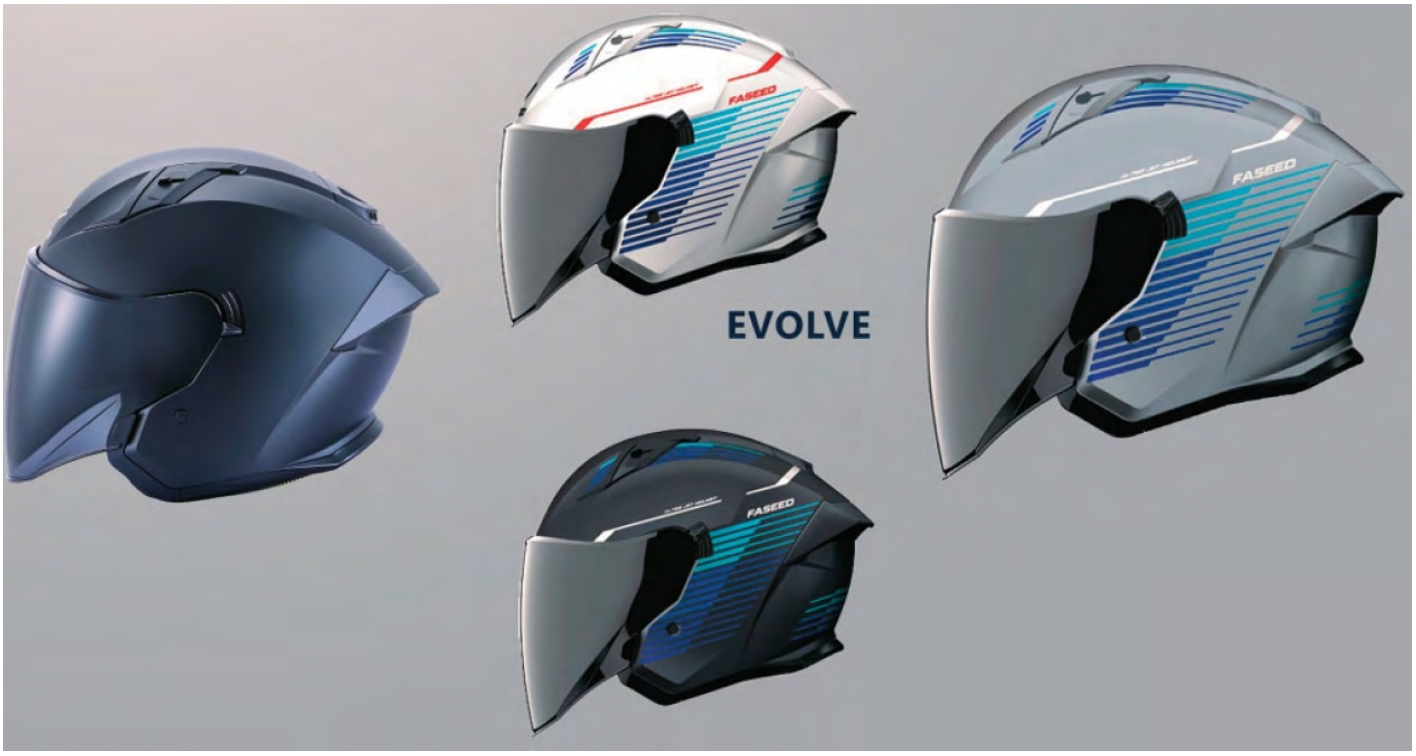
Επιπλέον υποδεχτείτε το νέο FSD 768!

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



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



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




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

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



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