

αποστολή στη Μαλαισία



# Ο μαγικός κόσμος των παπιών

**Η μαλαισιανή εταιρεία Modenas (Motosikal Dan Enjin Nasional Sdn. Bhd. - Εθνική Εταιρεία Μοτοσυκλετών και Κινητήρων)** γνωστή για τα μικρά σκούτερ, τα παπιά και τα "μοτοσυκλετάκια" κάτω των 200 κυβικών, που κατασκευάζει για την εγχώρια αλλά και διεθνή αγορά, είναι ουσιαστικά μια κρατική εταιρεία, που δημιουργήθηκε στα πλαίσια ενός επιθυμητού ενιαίου και ισχυρού βιομηχανικού κρατικού προφίλ της Μαλαισίας, γνωστού και ως "Vision 2020" (Όραμα 2020). Η Μαλαισία, που για τους περισσότερους Έλληνες δεν είναι τίποτα περισσότερο από έναν τουριστικό προορισμό "κάπου" στην Ασία, εκτός από εξωτικές παραλίες για παραδεισένιες διακοπές, διαθέτει βιομηχανία και μάλιστα βαριά! Η μεγαλύτερη αυτή τη στιγμή, πιο γνωστή, αλλά και η παλαιότερη,

Οι άνθρωποι της Modenas, της μεγαλύτερης εταιρείας κατασκευής δικύκλων της Μαλαισίας, ζουν με ένα μεγαλόπνοο όραμα. Να κάνουν την εταιρεία τους μια παγκόσμια δύναμη. Ταξιδέψαμε μέχρι την άλητη άκρη του κόσμου με την ευκαιρία της επετείου των δέκα χρόνων παρουσίας της Modenas στην Ελλάδα από την εταιρεία Γκοργκόλης Α.Ε.

είναι η επίσης κρατική αυτοκινητοβιομηχανία της Proton, η πορεία της οποίας σχετίζεται άμεσα με της Modenas.

**Η γέννηση ενός οράματος**  
Αν το αντίστοιχο όραμα της Proton είχε αποτύχει, η Modenas δε θα είχε υπάρξει ποτέ. Η Proton όμως, σημείωσε μεγάλη επιτυχία (ασχέτως αν σήμερα περνά μια δύσκολη

φάση), το αντίκτυπο της οποίας ώθησε την ίδια την κυβέρνηση της Μαλαισίας, να κάνει το μεγάλο βήμα: Να επεκταθεί και στη βιομηχανία των δύο τροχών. Σας παρακαλώ, κάντε μια αναγωγή σύμφωνα με τα δικά μας δεδομένα! Έτσι λοιπόν, αν και η ιστορία της Modenas ξεκινά πέντε χρόνια αργότερα, μπορούμε να θεωρήσουμε πως ως "εθνική ιδέα" υπήρχε ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του '90.

## Κατασκευή πλαισίου



Βρισκόμαστε στο τμήμα κατασκευής του πλαισίου και όλων των μεταλλικών περιφερειακών εξαρτημάτων. Από τους σωλήνες της φωτογραφίας, φτιάχνεται το πλαίσιο του Kriss. Κάτω δεξιά διακρίνεται η ραχοκοκαλιά, ενώ πάνω δεξιά ο πλαιμός!



Και αφού τοποθετηθούν σε ράγες, αρχίζει το σκελετό τους ταξίδι. Το μεγαλύτερο τμήμα της διαδρομής τους γίνεται σε τελεφερίκ, ψηλά και μακριά από το έδαφος. Η συγκεκριμένη διαδικασία είναι πλήρως αυτοματοποιημένη



Τομέας συγκολλήσεων... Το πιο industrial, σκοτεινό και απόκοσμο τμήμα του εργοστασίου της Modenas. Εδώ κατασκευάζονται τα πλαίσια, τα υποπλάσια, οι σκάρες, τα σταντ... και όλα στο χέρι!



Το πιο χαρούμενο τμήμα του εργοστασίου! Οι χρωματιστές βέργες που διακρίνονται, είναι οι βάσεις που συγκροτούν τα φέρινγκ κατά τη διαδικασία της βαφής



Αφού ολοκληρωθούν όλες οι διαδικασίες, τα πλαίσια είναι πλέον έτοιμα για τη βαφή



Όλα τα πλαστικά τμήματα που βρίσκονται σε κοινή θέα, βουρτσίζονται και γυαλίζονται στο χέρι. Πανάκια και βουρτσάκια ανα χείρας!

## Η ιστορία της Modenas

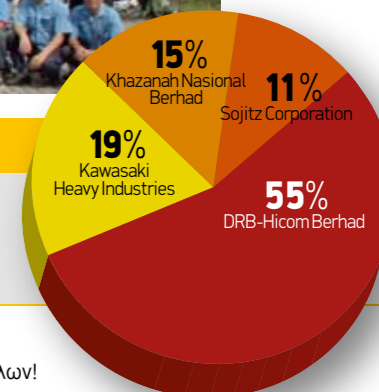
- 1995 Έναρξη project
- 1996 Ολοκλήρωση κτιριακής υποδομής
- 1996 Το όνειρο γίνεται πραγματικότητα. Ξεκινάει η παραγωγή του Kriss. Την ίδια χρονιά ιδρύεται η EMOS, θυγατρική εταιρεία διανομής και προώθησης της Modenas
- 1997 Πρώτο άνοιγμα στην παγκόσμια αγορά. Άφιξη του πρώτου Modenas στην Ελλάδα
- 2005 Απονομή του διεθνώς αναγνωρισμένου πιστοποιητικού ποιότητας ISO 9002
- 2007 1.000.000 μονάδες. Οι πωλήσεις στην Ελλάδα αγγίζουν τις 36.000. Δέκα χρόνια παρουσίας της Modenas στη χώρα μας

"Καλωσήθατε στη Modenas, Έλληνες αναπρόσωποι, dealers και δημοσιογράφοι". Μια αναμνηστική φωτογραφία της πολυπληθούς ελληνικής αποστολής, με τους ανθρώπους της Modenas που μας φιλοξένησαν. Μπορείτε εύκολα να τους ξεχωρίσετε, είναι αυτοί με τα μπλε μπλουζάκια!



## Σε ποιούς ανήκει η Modenas

Η DRB-Hicom Berhad και η Khazanah Nasional Berhad είναι κρατικές εταιρείες και κατέχουν το 70% του μετοχικού κεφαλαίου της Modenas. Το υπόλοιπο 30% ανήκει σε ιδιώτες επενδυτές (το 19% στην Kawasaki, που μεταφέρει τεχνολογία και έχει και τον τεχνικό έλεγχο παραγωγής και το 11% στην Sojitz Corporation, μεγάλο λάκωνα προμηθευτή της Modenas)



Το αρχικό κεφάλαιο που δόθηκε για την υλοποίηση του project, ή αλλιώς του εθνικού οράματος με το όνομα Modenas, ήταν λίγο μεγαλύτερο από είκοσι εκατομμύρια ευρώ. Μετά από μια δωδεκαετή πορεία (αρκετά σύντομη για τα μέτρα μιας βιομηχανίας!) και εξαγωγικές δραστηριότητες σε δεκατρείς συνολικά χώρες παγκοσμίως, με την Ελλάδα να αποτελεί τη σημαντικότερη

όλων, το όραμα Modenas όχι μόνο μπορεί να θεωρηθεί ως επιτυχημένο, αλλά και ως μια από τις γρηγορότερες αναπτυσσόμενες επενδύσεις της μαλαισιανής κυβέρνησης. Η αφορμή της επίσκεψής μας στο εργοστάσιο της Modenas, είναι διπλή. Φέτος, η Modenas γιορτάζει δέκα χρόνια δυναμικής παρουσίας στη χώρα μας από την εταιρεία ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε., αλλά και τη συμπλήρω-

ση παραγωγής ενός εκατομμυρίου δικύκλων!

**Οι εγκαταστάσεις**  
Το εργοστάσιο της Modenas βρίσκεται στην περιοχή Kawasan Perusahaan Gurun, της επαρχίας Kedah Darulaman, στο βόρειο τμήμα της χώρας. Περικυκλώνεται από εξαιρετικά πλούσια βλάστηση (ζούγκλα, σύμφωνα



# Συναρμολόγηση κινητήρα



Τρεις αφινιριστές κεφαλές περιμένουν τη σειρά τους για επεξεργασία. Σε λίγα λεπτά θα έχουν αποκτήσει έδρες βαλβίδων, σπειρώματα και διόδους λαδιού



Η επεξεργασία του αριστερού κάρτερ του κινητήρα έχει ολοκληρωθεί. Διακρίνονται η τάπα του λαδιού και οι βάσεις του μαρσιπέ. Το συγκεκριμένο μηχανήμα, απλώνει αυτόματα φλατζόκολλα στις επιφάνειες των κάρτερ! Όπου χρειάζεται και όση χρειάζεται!! Να υπήρχε και σε φορτηγό!



Βρισκόμαστε στο στάδιο όπου "κλείνουν" τα κάρτερ του κινητήρα. Σε πρώτο πλάνο, βίδες και εξαρτήματα "πρώτης γραμμής", που φτάνουν έτοιμα στο εργοστάσιο. Οι βίδες στα αριστερά, είναι οι "κόντρες" του ελατηρίου του επιλογέα ταχυτήτων. Το κόκκινο είναι κόλλα. Πιο δεξιά βλέπουμε spacers και ατσάλινες, παχιές ροδέλες για την καμπίνα του συμπλεκτή. Στα δύο μικρά μπλε δοχεία, διακρίνονται οι κατασβιδόβιδες που σφίγγουν τα κάρτερ, ενώ από κάτω τις σφίνες του βολάν



Τα περισσότερα εξαρτήματα του κινητήρα, δειγματοληπτικά, περνούν και από ανθρώπινο έλεγχο. Η ζέστη, είναι κάτι που δύσκολα μπορείς να καταπολεμήσεις στους ακανείς χώρους ενός εργοστασίου, πόσο μάλλον όταν αυτό βρίσκεται στην καυτή Μαλαισία. Απαραίτητο αξεσουάρ, ο ανεμιστήρας...



Σε αυτήν την υδραυλική πρέσα, πρεσάρονται τα ρουλεμάν και το γρανάτζι της καδένας του εκκεντροφόρου, πάνω στον στρόφαλο. Αμέσως μετά, ακούγεται το ζύγισμα



Αερόψυκτοι τετράχρονοι κύλινδροι, έτοιμοι και φρεσκοβαμμένοι, αναμένουν καρτερικά το στάδιο του ρεκτιφίε



Στο τέλος της γραμμής, συνδέονται το καρμπυρατέρ, η εξάτμιση και τα ηλεκτρικά, και μέσα σε ελάχιστο χρόνο ο τεχνικός της φωτογραφίας ελέγχει αν ο κινητήρας τηρεί τις προδιαγραφές



Όλοι οι κινητήρες, αφού συναρμολογηθούν και δοκιμαστούν, συγκεντρώνονται σε έναν ειδικό χώρο, και στη συνέχεια μεταφέρονται στη γραμμή τελικής συναρμολόγησης. Οι συγκεκριμένοι έχουν περάσει επιτυχώς τον έλεγχο



Αντίθετα, αυτοί οι τρεις απέτυχαν. Θα οδηγηθούν σε ένα ειδικό τμήμα του εργοστασίου, όπου θα αποσυναρμολογηθούν και θα επισκευαστούν. Το 99% των περιπτώσεων, οφείλεται σε προβληματικά ρουλεμάν. Πάνω στα χάρτινα ταμπλάκια, αναγράφονται τα ακριβή σκόλια του δοκιμαστή



Συναρμολόγηση κιβωτίου. Μέσα σε ελάχιστα δευτερόλεπτα, και σχεδόν στα τυφλά, ο κύριος της φωτογραφίας συναρμολογεί ένα ολόκληρο κιβώτιο ταχυτήτων, από το μηδέν. Ο γρηγορότερος του εργοστασίου και με διαφορά!



Γραμμή συναρμολόγησης κινητήρα. Ο κάθε εργαζόμενος έχει στη διάθεσή του συγκεκριμένο χρόνο και χώρο. Οι βάσεις όπου τοποθετούνται οι κινητήρες, αφού "κλείσουν" τα κάρτερ, έχουν τρισδιάστατη δυνατότητα κίνησης, διευκολύνοντας απίστευτα τη διαδικασία της συναρμολόγησης



Εδώ κατασκευάζονται τα πλαστικά εξαρτήματα του κινητήρα, και στη συγκεκριμένη φάση, το πλαστικό γρανάτζι της τράμπας λαδιού. Το πρωτογενές υλικό είναι σε στεγνή μορφή. Το περίεσομα, και τα καλούπια, ξαναχρησιμοποιούνται. Ο τεχνικός τοποθετεί τον μεταλλικό άξονα στο κέντρο του γραναζιού

# Γραμμή συναρμολόγησης

Αμέσως μετά τη βαφή και αφού πρώτα στεγνώσει, το πλαίσιο έρχεται εδώ, για να καταμετρηθεί και να αποκτήσει... αριθμό πλαισίου!



Η απομυθοποίηση της κατασκευής μιας ζάντας. Τα στεφάνια, οι ακτίνες και τα κέντρα (που όλα έρχονται από εξωτερικούς προμηθευτές), πλέκονται μεταξύ τους πρόχειρα και στη συνέχεια μπαίνουν στο μηχανήμα της φωτογραφίας. Κεντράρονται και ακινητοποιούνται, ενώ ένας τεχνικός σφίγγει τις ακτίνες με αερόκλειδο γρήγορα και πολύ εύκολα -ακολουθεί όμως και η παραδοσιακή ακτινολόγηση στο χέρι...



Αφού όλα τα στάδια ολοκληρωθούν, προστίθεται λίγο καύσιμο και το κάθε παπί οδηγείται στο δυναμόμετρο



Βρισκόμαστε στην τελική γραμμή παραγωγής. Πρώτα τοποθετούνται η πλεξούδα και το κεντρικό στάντ. Αμέσως μετά ο κινητήρας και στη συνέχεια οι αναρτήσεις, οι τροχοί, το τιμόνι, τα περιφερειακά και τα πλαστικά. Εξαιρετικά ενδιαφέρουσα είναι η διαδικασία τοποθέτησης των ρουλεμάν του λαδιού. Σε δεύτερο πλάνο διακρίνονται οι "χύμα" μπιλίτες. Με τη βοήθεια ενός μαγνήτη και αρκετού γράσου, με ελάχιστες κινήσεις τοποθετούνται στη θέση τους



Λειτουργική, γρήγορη, καθαρή και ασταμάτητη, η γραμμή παραγωγής της Modenas. Ακριβώς δίπλα, υπάρχει και άλλη μια σαν και αυτή. Στο "ρελιαντί", μέσα σε δύο λεπτά ολοκληρώνεται ένα παπί. Το ρεκόρ, όπως μας ενημέρωσαν οι άνθρωποι της Modenas, είναι 58 δευτερόλεπτα! Καθόλου άσχημα...



Έλεγχος κύλισης, οπτικός έλεγχος και δυναμόμετρηση. Οι τροχοί περνούν διαδοχικά πάνω από το τύμπανο και ελέγχονται η ευστάθεια του μπροστινού συστήματος, τα φρένα και βέβαια η απόδοση του κινητήρα. Ταυτόχρονα, γίνεται και έλεγχος σε όλες τις λυχνίες και στην κόρνα. Ο ανεμιστήρας και οι καθρέφτες δεν είναι διακοσμικά στοιχεία...



Στοιχισμένα, φρεσκοβαμμένα και πεντακάθαρα, μερικές εκατοντάδες παπιά περιμένουν να αναχωρήσουν από το εργοστάσιο της Modenas

με τα δικά μας δεδομένα), και είναι σχετικά αποκομμένο από την κοντινότερη πόλη ή χωριό της περιοχής. Η κτιριακή υποδομή του εργοστασίου ολοκληρώθηκε πριν από δώδεκα χρόνια, άρα μπορούμε να μιλάμε για ένα καινούριο, σύγχρονο κτίριο. Στον ίδιο χώρο και σε παραπλήσια κτίρια με του κυρίως εργοστασίου, βρίσκονται συγκεντρωμένα και όλα τα γραφεία της εταιρείας. Οι βιομηχανι-

κοί τομείς χωρίζονται σε μεγάλα τμήματα που βρίσκονται σε ανεξάρτητα κτίρια μεταξύ τους, ανάλογα με τις διαδικασίες παραγωγής, όπως η "βαφή", η "συναρμολόγηση κινητήρων" και η "τελική γραμμή παραγωγής". Όλοι οι τομείς λειτουργούν αυτόνομα, παράγουν ταυτόχρονα εξαρτήματα για πολλά διαφορετικά δίκυκλα, είναι όμως συντονισμένοι σε έναν σχετικά παραπλήσιο ρυθμό.

Τα τελικά προϊόντα κάθε τμήματος συγκεντρώνονται στην τελική γραμμή παραγωγής, όπου γίνεται και η τελική συναρμολόγηση. Στην πραγματικότητα, πρόκειται για δύο γραμμές, οι οποίες μπορούν να λειτουργούν και ανεξάρτητα, με διαφορετική ταχύτητα και διαφορετικό αντικείμενο απασχόλησης. Για παράδειγμα, η μία μπορεί να συναρμολογεί Kriss, και η άλλη Dynamik, ταυτόχρονα! Η

ροή της γραμμής παραγωγής, όση ώρα το εργοστάσιο βρίσκεται σε λειτουργία, είναι ασταμάτητη -και κάθε εργαζόμενος έχει στη διάθεσή του συγκεκριμένο χρόνο για συγκεκριμένη εργασία. Η ευθύνη τους είναι μεγάλη, καθώς αν υπάρξει οποιοδήποτε πρόβλημα, σταματάει ολόκληρη η γραμμή παραγωγής! Κυριολεκτικά, ο καθένας εργάζεται

για τον... διπλό του. Αν η ζήτηση είναι αυξημένη, το εργοστάσιο μπορεί να λειτουργεί και σε εικοσπετάωρη βάση, για μέρες ολόκληρες. Εκ φύσεως, οι χώροι σε ένα εργοστάσιο, είναι δύσκολο να μην είναι σκοτεινοί και αποπνικτικοί. Και μην ξεχνάτε, πως όλον τον χρόνο η Μαλαισία έχει ιδιαίτερα υγρό και ζεστό κλίμα. Παρά τις δυσκολίες, οι άνθρωποι της Modenas

έχουν καταφέρει να δημιουργήσουν εξαιρετικές συνθήκες εργασίας. Τακτοποιημένες γραμμές παραγωγής, όσο το δυνατόν καθαρότεροι χώροι, επαρκής φωτισμός, και σύγχρονος εξοπλισμός όπως αρμόζει σε ένα εργοστάσιο εν έτει 2007. Το μέλλον Η Modenas διαθέτει υψηλό τεχνολογικό



## Η μοτοσυκλέτα στη **Μαλαισία**

Η "μοτοσυκλέτα" στη Μαλαισία δεν είναι όπως στην Ελλάδα, καθώς το 99% των δικυκλών που κυκλοφορούν στον δρόμο, αποτελείται από κάθε λογής παπιά και ένα μόνο συγκεκριμένο "μοτοσυκλετάκι" της Yamaha, το RXZ 135, δίχρονο και με συμπλέκτη στο χέρι, που κάνει πραγματικό πάταγο. Τα περισσότερα από τα παπιά, είναι ίδια και με τα δικύμα. Όλα τους όμως έχουν διαφορετικές ονομασίες, χρώματα, φανάρια και αυτοκόλλητα.

Η νύχτα στους δρόμους της χώρας είναι έντονη. Ομάδες με παπιά και RXZ 135 (είπαμε... κάνει θραύση!) γυροφέρνουν ασταμάτητα. Περνάνε από όλα τα στέκια, κάνουν φασαρία, σταδιακά πληθαίνουν, και φτάνουν στιγμές που σχηματίζουν ομάδες ακόμα και των πενήντα δικυκλών. Από αυτούς, ελάχιστα γγνωρίζονται μεταξύ τους. Το συγκεκριμένο σπορ, αποτελεί και την κατεξοχήν βραδινή απασχόληση των νέων, μαζί βέβαια με τις ασταμάτες κόντρες.

Εντυπωσιακό είναι πως όλοι τους φοράνε κράνη, έστω και jet. Παλλοί από αυτούς προτιμούν και τη σαγιονάρα, κάτι που εξηγείται λόγω της αφόρητης υγρασίας... Επίσης, πολύ παράξενο είναι πως η συντριπτική πλειοψηφία των δικυκλιστών, προτιμούν να φοράνε τα μπουφάν τους ανάποδα (με το φερμουάρ στην πλάτη!). Όμως, η εξήγηση σε αυτό το φαινόμενο είναι και πάλι η υγρασία. Το φερμουάρ όσο και κάτι θα "μπάσει", όχι όμως όταν είναι στην πλάτη! Για να το κάνουν, κάτι θα ξέφρουν... Επίσης, της μόδας είναι και το "σκάθισμα", αν και είναι μάλλον περισσότερο εμφανισιακό, παρά ουσιαστικό. Η χαρά του αυτοκόλλητου! Οι πιο "μάγκες", ζηλώνουν τον διακόπτη του στοπ από το πίσω φρένο, για να μη φαίνεται ότι πατάνε φρένο στη σούζα!

Πολύ συνήθως είναι επίσης και η γυναικεία παρουσία στη θέση του συνεπιβάτη. Όλα τα κοριτσάκια που κάθονται πίσω, τσακίζουν τη μέση τους και τουρληώνουν τον ποπό τους όσο πιο πίσω μπορούν, σχεδόν μέχρι τη σχάρα. Περίεργο! Αντίθετα, οι γυναίκες αναβάτριες είναι ελάχιστα. Ασυνόμησος σε όλα αυτά υπάρχει, αλλά είναι εξαιρετικά διακριτική. Αν δεις περιποιητικό το βράδυ, ξέρεις ότι κάτι κακό έχει συμβεί... Ταυτόχρονα όμως, οι Μαλαισιανοί "Ζητάδες" έχουν καλύτερα μηχανάκια από τους δικούς μας. Honda Silverwing και VFR, παρακαλώ! Δεν ισχύει το ίδιο και με τα περιποιητικά, που είναι της εγχώριας Proton.

Όπως είπαμε και πριν, ο ρόλος της μεγάλης μοτοσυκλέτας στη Μαλαισία είναι ιδιαίτερος, όχι όμως και ανύπαρκτος. Αλλά είναι διαφορετικός απ' ό,τι στην Ελλάδα. Αν και μια "μέση", για τα ελληνικά δεδομένα, μοτοσυκλέτα, στη Μαλαισία θεωρείται όνειρο άπιαστο, υπάρχουν "μεγάλες" μοτοσυκλέτες - και μάλιστα πωλητές και μόνο πολύ μεγάλες. Προσέξτε τώρα. Στη Μαλαισία, το ZZR 1400 της Kawasaki, κοστίζει καινούριο 30.000 ευρώ με τους φόρους, τριάντα φορές δηλαδή περισσότερο από ένα παπιά, όταν εδώ το αντίστοιχο νούμερο δύσκολα ξεπερνάει το "οκτώ".

Παρ' όλα αυτά, οι "λεφτάδες" Μαλαισιανοί δείχνουν να επενδύουν "με τρέλλα" στους δύο τροχούς... και τι τροχούς! Ολοκαίνουρια Kawasaki GTR 1400, αμέτρητες Harley Davidson, Honda Goldwing και Yamaha FJR 1300, MV Agusta, Ducati, ακόμα και Adventure 990 και R1 200GS, και Varadero αλλά και MotoGuzzi! Κυκλοφορούν επίσης και πάρα πολλές μεγάλες sport δεκαπενταετίας, μάλλον "δεύτερο χέρι" από την Ιαπωνία. Ξεκάρθη προτίμηση λοιπόν στον όγκο και το κύρος και απόλυτο σνομπάριαμα στις μονοκύλινδρες. Μοντέλα τόσο δημοφιλή στη χώρα μας, όπως το XT ή το XR, ή τα μονοκύλινδρα της KTM (είτε μικρά εντούρο είτε supermoto), δεν υπάρχουν ούτε για δείγμα. Μόνη εξαίρεση, τα πραγματικά ελάχιστα D-Tracker της Kawasaki. Πάντως, μετά από μερικές μέρες, ένας Έλληνας θα νοιώσει σαν στο σπίτι του...



## Νέα μοντέλα **Modenas**

Κατά την επίσκεψή μας στο εργοστάσιο της Modenas, είχαμε την ευκαιρία, όχι μόνο να δούμε από κοντά, αλλά και να οδηγήσουμε δύο νέα παπιά, που θα κάνουν την παρθενική τους εμφάνιση στην Ελλάδα, την άνοιξη που μας έρχεται. Το πρώτο αποτελεί μια νέα και ανανεωμένη έκδοση του Kriss, ενώ το δεύτερο είναι ένα ολοκαίνουριο μοντέλο, με επίσης ολοκαίνουριο κινητήρα, που δεν έχει εμφανιστεί ξανά στη χώρα μας. Θα διαθέτει επίσης πολλά κυβικά, και πρωτοποριακό σχεδιασμό.



επίπεδο, το οποίο κατάφερε να αποκτήσει μέσα στην τελευταία δεκαετία - και με τη βοήθεια των σπουδαίων και έμπειρων συνεργατών της- αλλά όπως αποδέχονται και οι ίδιοι, το όραμα της μεγάλης και παγκόσμιας εταιρείας, ίσως χρειαστεί ακόμα καιρός για να γίνει πραγματικότητα.

Τα βήματα όμως στα οποία κινείται, όπως οι εξαγωγές των προϊόντων της σε

δεκάδες χώρες, οι συνεργασίες που έχει καταφέρει να συνάψει με γίγαντες της παγκόσμιας σκηνής (Kawasaki, SYM), η ποιότητα των προϊόντων της, το ενδιαφέρον που δείχνει για να γίνει καλύτερη, οι συμφωνίες που κλείνει (όπως η "εμπορική" συμμετοχή της στο project της αγωνιστικής Modenas KR3 του Kenny Roberts), οι αγώνες που διοργανώνει στη Μαλαισία, αλλά

και το πολύτιμο feedback που πάντα προσπαθεί να αποσπά από τους ανά τον κόσμο συνεργάτες της, δείχνουν πως κάποια στιγμή το όνειρό της θα γίνει πραγματικότητα. Μην ξεχνάτε πως η Modenas συμπλήρωσε την πρώτη της δεκαετία, μόλις πριν από δύο χρόνια! Ξέρετε πολλές εταιρείες, που σε τόσο μικρό χρονικό διάστημα κατάφεραν να πετύχουν τόσα πολλά;