Μια μοτοσυκλέτα σε τιμή παπιού

Με πραγματικά αχτύπητη τιμή, το Monster 125 της Daytona αποτελεί μία από τις πιο προσιτές δίτροχες προτάσεις σήμερα, φτιαγμένο με την οικονομία και την αστική ευχρηστία σε πρώτο πλάνο.

Η Daytona είναι μια μάρκα γνωστή εδώ και αρκετά χρόνια στο ελληνικό κοινό. Με αρωγούς τα παπιά της και κυρίως το πασίγνωστο Sprinter, η Daytona έχει κερδίσει σημαντικό μερίδιο στην αγορά. Τα τελευταία χρόνια, η γκάμα της έχει εμπλουτιστεί και με μοτοσυκλέτες και συνεχώς διευρύνεται, με ενδιαφέροντα μοντέλα που συνάδουν με τις τάσεις των καιρών.

Το Monster 125 CBS της δοκιμής μας είναι το μικρότερο «αδερφάκι» του Monster 180, που διατίθεται εδώ και αρκετό καιρό στην ελληνική αγορά. Με όπλο την πολύ χαμηλή τιμή του και πεδίο δράσης του την πόλη, το Monster 125 διεκδικεί αποφασιστικά μερίδιο στις πωλήσεις των χαμηλού κυβισμού μοτοσυκλετών. Πόσο καλά τα καταφέρνει;

Εμφάνιση-ποιότητα κατασκευής: Ενδιαφέρον πακέτο

Θα ήταν ψέματα να πούμε ότι το Monster 125 δεν είναι μια μοτοσυκλέτα, ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα στην εμφάνιση. Το μοντέλο έχει πολλά στοιχεία που τραβούν την προσοχή, κάνοντας το μια μοντέρνα μοτοσυκλέτα, σύμφωνη με τις τάσεις της εποχής. Highlights του, το μασκάκι με το εμπρός φανάρι, οι λεπτομέρειες σε χρώμα μαγνησίου και carbon look, αλλά και η «διαστημική» ουρά που μας έκανε να την χαζέψουμε για αρκετή ώρα, στην πρώτη επαφή με τη μοτοσυκλέτα. Τα φλας εμπρός και πίσω είναι τεχνολογίας LED, ενώ στο «γραφείο» του αναβάτη την παράσταση κλέβει το οργανάκι που θυμίζει aftermarket αξεσουάρ. Το μοντέλο είναι διαθέσιμο στο κόκκινο χρώμα που βλέπετε στις φωτογραφίες, αλλά και σε μαύρο. Στο θέμα της ποιότητας, το Monster ικανοποιεί τις προσδοκίες, αν αναλογιστεί βέβαια κανείς και την εξαιρετικά χαμηλή τιμή του. Υπό αυτό το πρίσμα, τα επιμέρους υλικά του μοντέλου στέκονται στο ύψος της περίστασης, ενώ η βαφή και οι συναρμογές

Άνεση-εργονομία: Με στόχο την ξεκούραστη χρήση

Το Monster 125 εστιάζει στην έντονη χρήση εντός πόλης και η εργονομία του είναι σχεδιασμένη γύρω από αυτή την αποστολή. Η θέση οδήγησης είναι κλασική «όρθια» όσον αφορά την τοποθέτηση του αναβάτη, με σωστές αποστάσεις σε τιμόνι και μαρσπιέ, άρα και σωστές γωνίες σε χέρια και πόδια. Το εργονομικό αποτέλεσμα κάνει την πολύωρη οδήγηση ευχάριστη, αφού ο αναβάτης δεν θα νιώσει κόπωση στην πλειοψηφία των αστικών «αποστολών». Η σέλα συμβάλλει αρκετά σε αυτό το αποτέλεσμα, με το ικανοποιητικό της πλάτος και το χαμηλό της ύψος. Το μέτριας σκληρότητας ίσως και λίγο προς το μαλακόαφρώδες της υποστηρίζει ικανοποιητικά το βάρος του αναβάτη, ωστόσο σε διαδρομές άνω της μίας ώρας ίσως τον κουράσει λίγο, οδηγώντας τον σε στάση. Η ενιαία, μακρόστενη σέλα του Monster φροντίζει και τον συνεπιβάτη, με το πίσω της τμήμα να προσφέρει την απαιτούμενη άνεση και ευρυχωρία. Οι χειρολαβές και τα ορθά τοποθετημένα μαρσπιέ, καθιστούν την συστηματική μετακίνηση δύο ατόμων με το Monster, σε επίπεδο άνεσης, ένα απόλυτα ρεαλιστικό σενάριο.

Στο τιμόνι, ο αναβάτης έχει στην διάθεσή του μια κλασική διάταξη διακοπτών στις χειρολαβές, από την οποία λείπει μόνο το πλήκτρο σινιάλου. Στην θέση του, ο αναβάτης θα βρει τον διακόπτη για τα αλάρμ μια μάλλον παράδοξη τοποθέτηση, χωρίς όμως κακό εργονομικό αντίκτυπο εν τέλει. Εκεί που το Monsteráκι κερδίζει πόντους είναι στο οργανάκι του, το οποίο εκτός από πολύ όμορφο, είναι και αρκετά πλούσιο σε πληροφόρηση. Πέρα από το ευμεγέθες αναλογικό στροφόμετρο και την ένδειξη βενζίνης, στην κύρια οθόνη του απεικονίζονται ταχύτητα, ώρα, μερικός και ολικός χιλιομετρητής αλλά και επιλεγμένη ταχύτητα κάτι που απουσιάζει ακόμα και από αρκετά ακριβότερα μοντέλα.

Κινητήρας: Απλός και λειτουργικός

Το μοτέρ του Monster 125 αποτελεί την επιτομή της λειτουργικής απλότητας! Πρόκειται για μια μονοκύλινδρη, αερόψυκτη μονάδα ισχύος με 2 βαλβίδες και έναν εκκεντροφόρο επικεφαλής: μια διαχρονική και δοκιμασμένη συνταγή. Ο κινητήρας αποδίδει 11 ίππους και 0,9 κιλά ροπής, σύμφωνα με τον κατασκευαστή.
Για την εκκίνησή του κινητήρα, εκτός από την μίζα υπάρχει και μανιβέλα, ένα χαρακτηριστικό που πολλοί αναβάτες εκτιμούν ακόμη κυρίως ως… αγχολυτικό. Ο κινητήρας συνεργάζεται με ένα κιβώτιο ταχυτήτων 5 σχέσεων και, σύμφωνα με τις μετρήσεις μας, καταναλώνει 2,8 λίτρα καυσίμου στα 100 χιλιόμετρα, κατά μέσο όρο.

Πλαίσιο-αναρτήσεις-φρένα: Ατού το CBS

Το Monster ακολουθεί την πεπατημένη των προσιτών μοντέλων, χρησιμοποιώντας ένα ατσάλινο πλαίσιο σωληνωτής κατασκευής. Το πλαίσιο συνεργάζεται με ατσάλινο ψαλίδι πίσω, ενώ στον τομέα των αναρτήσεων, συναντάμε ένα τηλεσκοπικό πηρούνι εμπρός και δύο αμορτισέρ πίσω –με εξωτερική φιάλη αερίου, παρακαλώ! Τα εν λόγω αμορτισέρ ρυθμίζονται ως προς την προφόρτιση, κάτι που θα ικανοποιήσει ιδιαίτερα αναβάτες διαφόρων σωματικών διαπλάσεων, αλλά και όσους θα κάνουν πολλά «δικάβαλα» ή θα μεταφέρουν αντικείμενα. Στον τομέα των φρένων τώρα, ξεχωρίζει η προσθήκη του

συστήματος CBS, το οποίο δρα ενεργοποιώντας εν μέρει την εμπρός δαγκάνα των 3 εμβόλων, με την πίεση του πεντάλ του πίσω φρένου και παράλληλα με αυτό. Το πίσω φρένο με την σειρά του έχει μια δαγκάνα ενός εμβόλου, ενώ οι δίσκοι εμπρός και πίσω έχουν διάμετρο 210 και 188 χιλιοστά αντίστοιχα. Τέλος, τα οικονομικά ελαστικά nylon που φορά το μοντέλο εργοστασιακά είναι απολύτως «εντάξει» σε κανονική χρήση, αν και μια αλλαγή με ένα ποιοτικότερο ζευγάρι θα κάνει ακόμα καλύτερα τα σημεία της αίσθησης και της πρόσφυσης στο βρεγμένο.

Οδηγώντας: «Ταμάμ» για την αστική μετακίνηση

Η κίνηση στις μεγάλες πόλεις είναι ένας γρίφος για δυνατούς λύτες.
Εκεί δεν κερδίζει πάντα ο μεγαλύτερος και δυνατότερος, αλλά ο πιο ευέλικτος και ο πιο εύχρηστος και το Daytona Monster είναι προικισμένο με τις δεύτερες αρετές. Η μικρή μοτοσυκλέτα νιώθει «σαν στο σπίτι της» στο αστικό κέντρο, επιδεικνύοντας μεγάλη ευκολία οδήγησης, ευελιξία και άμεση απόκριση στις εντολές του τιμονιού. Το μικρό βάρος της -130 κιλά- και το μεγάλο κόψιμο του τιμονιού κάνουν τους επιτόπιους ελιγμούς παιχνίδι, ακόμα και σε ασφυκτικό μποτιλιάρισμα. Ο κινητήρας των 125 κυβικών είναι σε γενικές γραμμές επαρκέστατος σε ισχύ, αν και το καλύτερο του πρόσωπο το δείχνει πάνω από τις 6.000 στροφές. Το κιβώτιο ταχυτήτων είναι αρκετά –έως πολύ- κοντό σε κλιμάκωση, χαρακτηριστικό το οποίο μεν συμβάλλει στην «σπιρτάδα» εντός πόλης αλλά στερεί από το Monster μια καλύτερη απόδοση σε συνθήκες εθνικής. Παράλληλα, κάτι που μας προξένησε μάλλον αρνητική εντύπωση είναι η αίσθηση λειτουργίας του σασμάν: Σχετικά σκληρό, με κάποιες ασάφειες μεταξύ των σχέσεων και

δύσκολη επιλογή νεκράς σε στάση, ειδικά από πρώτη ταχύτητα. Αν και αυτά τα «χούγια» συνηθίζονται γρήγορα, αποτελούν κάποιες λεπτομέρειες που θα μπορούσαν να είχαν λάβει περισσότερη φροντίδα. Οι αναρτήσεις του Monster λειτουργούν σωστά όσον αφορά την απορρόφηση των κακοτεχνιών του δρόμου αντιμετωπίζοντας τις περισσότερες επιτυχώς, χωρίς να μεταφέρουν πολλούς κραδασμούς στον αναβάτη. Το μπροστινό είναι αισθητά πιο σκληρό από το πίσω μέρος, αυτό όμως το στοιχείο βοηθά στην σταθερότητα στο φρενάρισμα. Μιας και φτάσαμε εδώ, λοιπόν, τα συνδυασμένα φρένα που το μικρό Monster φέρει λειτουργούν πολύ ικανοποιητικά στις αστικές συνθήκες. Η συνολική ισχύς τους είναι παραπάνω από επαρκής, ενώ μόνο με το πεντάλ του πίσω φρένου – που ενεργοποιεί και την μπροστά δαγκάνα – ένας αναβάτης μπορεί να φρενάρει στις περισσότερες περιπτώσεις μέσα στην πόλη. Σε πέδηση πανικού, πολλοί αναβάτες πατούν πολύ δυνατά το πίσω φρένο και ασθενέστερα το εμπρός, με αποτέλεσμα πλαγιολισθήσεις και ανεπαρκές φρενάρισμα. Τα CBS συστήματα στοχεύουν στην λύση αυτού του προβλήματος και, στην περίπτωση του Monster, ένα τέτοιο φρενάρισμα θα ενεργοποιήσει τα δύο φρένα με ισορροπία, ακριβώς την στιγμή που χρειάζεται.

Σωστό σχήμα και γέμισμα, γενναιόδωρο μέγεθος. Η σέλα του Monster είναι άνετη για έναν και για δύο, υπό οποιεσδήποτε συνθήκες.

Βγαίνοντας από τα στενά της πόλης σε μια εθνική ή έναν αυτοκινητόδρομο, το Monster θα ακολουθήσει, ωστόσο το κοντό του σασμάν θα απαιτήσει να δουλεύετε συνεχώς ψηλά τον κινητήρα, δίνοντας μια τελική 103 χιλιομέτρων την ώρα στο κοντέρ. Οι όποιες απώλειες σε αυτό το σημείο επικαλύπτονται από την σταθερότητα του Monster που διατηρείται στο ακέραιο. Σε τέτοιες συνθήκες, μια μικρή αύξηση της κατανάλωσης είναι αναμενόμενη, αλλά με μέσο κύκλο στα 2,8/100 και ρεζερβουάρ 14,5 λίτρων, ο βενζινάς θα σας βλέπει σπάνια...

Η άποψή μας: Η γυναίκα του Καίσαρα…

...δεν πρέπει μόνο να είναι τίμια, πρέπει και να φαίνεται και το Monster 125 είναι ένα μοντέλο το οποίο και φαίνεται, και είναι τίμιο. Αυτή την στιγμή, είναι η πιο οικονομική μοτοσυκλέτα 125 κυβικών της αγοράς, φθηνότερη ακόμα και από... μεταχειρισμένες και παπιά! Όπως είναι λογικό, η τιμή του Monster υποσκελίζει τα όποια αδύναμα σημεία που προσέξαμε στην δοκιμή, καθιστώντας το απόλυτα ικανοποιητικό στην πραγματική χρήση. Αν οι ανάγκες σας λοιπόν περιλαμβάνουν κατά κόρον αστική οδήγηση και το budget σας είναι για οποιονδήποτε λόγο περιορισμένο κάτω από τις 2.000 ευρώ, το Monster 125 είναι μια πρόταση που αξίζει οπωσδήποτε την προσοχή σας.