

# Δοκιμή Daytona R310: Από άλλο πλανήτη

"Προσγειώθηκε" και στη χώρα μας



Γράφει ο Δημήτρης Ζανιάς // 18.10.2018

Φωτογραφίες: Θοδωρής Ερμήλιος

Μια γυμνή μωδής μοτοσυκλέτα, με κινητήρα 300 κυβικών εκατοστών. Θα τη λατρεύσουν τα νεαράς ηλικίας άτομα, αλλά κι αυτοί που παραμένουν νέοι στην ψυχή



Με εμφάνιση, ποιότητα, τεχνολογία και τιμή από άλλο πλανήτη, το R310 είναι σίγουρο ότι δεν θα περάσει απαρατήρητο από κανέναν.



## Με φουτουριστική εμφάνιση

Το R310 έχει εμφάνιση από το μέλλον. Διατίθεται σε δύο χρώματα, Μπλε και μαύρο. Η μάσκα που εμπεριέχει τον εμπρόσθιο προβολέα θυμίζει τον "Optimus Prime" από το Transformers. Διαθέτει πλήρες σύστημα φωτισμού τεχνολογίας LED και φώτα ημέρας DRL. Είναι ίσως από τα καλύτερα φωτιστικά σώματα που έχουμε συναντήσει σε μοτοσυκλέτα.



Στο επάνω μέρος βρίσκεται μία ψηφιακή οθόνη με όλες τις απαραίτητες ενδείξεις, όπως ταχύμετρο, στροφόμετρο με μπάρες, ένδειξη ταχύτητας του κιβωτίου ταχυτήτων, θερμοκρασία νερού, ρολόι, μετρητής βενζίνης και ολικός αλλά και μερικός χιλιομετρής.



Οι διακόπτες είναι πολύ κομψοί και διαθέτουν κρυφό φωτισμό κόκκινου χρώματος. Διαθέτει και μία θήρα USB, διακριτικά κρυμμένη στο μπροστινό τμήμα του ρεζερβουάρ. Επίσης, πολύ έξυπνα τοποθετημένα στα πλαϊνά πλαστικά του ρεζερβουάρ είναι και τα εμπρόσθια φλας, τεχνολογίας LED. Τα πίσω είναι και αυτά LED και εδράζουν στη βάση της πινακίδας, η οποία βρίσκεται στο πίσω μέρος του τροχού, αφήνοντας τη λεπτοκαμωμένη ουρά ελεύθερη.



Τα περίεργα πίσω φωτιστικά σώματα κάνουν το ουραίο τμήμα να μοιάζει με διαστημόπλοιο, ενώ οι απολήξεις της εξάτμισης είναι διπλές και παραπέμπουν σε εξωτική ιταλική μοτοσυκλέτα. Οι ζάντες αλουμινίου είναι βαμμένες σε διχρωμία. Το βασικό τους χρώμα είναι το μπλε και τα πλαϊνά τμήματα από τα μπράτσα τους είναι βουρτσισμένα στο χρώμα του αλουμινίου. Έχουν το σχήμα του αστεριού και θυμίζουν κοφτερές λεπίδες.



## Κινητήρας και γεωμετρία

Ο κινητήρας του είναι μονοκύλινδρος, τετράχρονος, υγρόψυκτος, 312 κυβικών εκατοστών. Φέρει δύο εκκεντροφόρους και 4 βαλβίδες. Ο κύλινδρος είναι κατασκευασμένος από αλουμίνιο και διαθέτει λεπτά τοιχώματα, τα οποία συμβάλλουν στην ταχύτερη ψύξη του. Η τροφοδοσία του γίνεται μέσω ηλεκτρονικού ψεκασμού της Delphi και διαθέτει δύο χάρτες απόδοσης, Spor και eco. Η σχέση συμπίεσης είναι 12.5:1 και αποδίδει 35,4 ίππους στις 9.500 σ.α.λ. και 3,05 κιλά ροπής στις 7.500 σ.α.λ. Η εξάτμιση περνά τις προδιαγραφές euro 4. Το κιβώτιο ταχυτήτων είναι 6 σχέσεων. Ο συμπλέκτης είναι υγρός πολύδισκος και η τελική μετάδοση γίνεται με αλυσίδα.

Το πλαίσιο είναι σωληνωτό και το ψαλίδι ενισχυμένο από χυτό αλουμίνιο, προσφέροντας χαμηλό βάρος και καλύτερο χειρισμό. Η εμπρός ανάρτηση αποτελείται από ανεστραμμένο πιρούνι διαμέτρου 37mm, με 110mm διαδρομής. Ενώ η πίσω ανάρτηση είναι μονή, πολλαπλών ρυθμίσεων. Το εμπρόσθιο φρένο αποτελείται από μόνο δίσκο 260mm που συνεργάζεται με δαγκάνα δύο εμβόλων. Και το πίσω φέρει δίσκο 200mm και δαγκάνα μονού εμβόλου. Φυσικά το σύστημα πέδησης πλαισιώνεται από σύστημα ABS 9.1M της Bosch.



Οι ζάντες είναι αλουμινίου, 17 ιντσών και «ντυμένες» με ελαστικά 110/70 και 160/60 εμπρός και πίσω αντίστοιχα. Το βάρος ανέρχεται στα 159 κιλά και το ρεζερβουάρ είναι χωρητικότητας 15,5 λίτρων.

## Πρώτες εντυπώσεις

Το είχαμε πρωτογνωρίσει τον Απρίλιο στην έκθεση μοτοσυκλέτας. Οι εντυπώσεις που μας είχε αφήσει ήταν πραγματικά εκπληκτικές. Επιτέλους, έφτασε η ώρα να το δοκιμάσουμε. Φυσικά τα συναισθήματα έκπληξης και θαυμασμού παραμένουν ακόμα. Τι να πει κανείς για την εμφάνισή του; Με μία λέξη "Απίστευτο"! Είναι ό,τι πιο όμορφο έχω δει σε γυμνή μοτοσυκλέτα ανεξαρτήτως κυβισμού. Αιχμηρές γραμμές, επιθετική μάσκα, ουρά με φωτιστικά σώματα που θυμίζουν UFO, παιχνιδιάρικο νεανικό χρώμα, και άριστη ποιότητα κατασκευής, με υλικά που συναντάς μόνο σε μοτοσυκλέτες τριπλάσιας τιμής.

Διαθέτει σύστημα keyless, οπότε το κεντρικό κλείδωμα του τιμονιού αλλά και η εκκίνηση του κινητήρα δεν απαιτούν τη χρήση κλειδιού. Το μόνο που χρειάζεται είναι η αποθήκευσή του σε κοντινή απόσταση, ώστε να επικοινωνεί με την κεντρική μονάδα του εγκεφάλου.



## Εργαλείο πόλης και όχι μόνο

Αφού το θαύμασα εμφανισιακά για αρκετή ώρα, ήρθε και η στιγμή να το οδηγήσω. Η μίζα θέτει στιγμιαία σε λειτουργία τον κινητήρα, ο οποίος λειτουργεί άψογα, ακόμα και όταν είναι κρύος. Δεν υπάρχει ίχνος κραδασμού και η εξάτμιση, παρόλο που περνά τις προδιαγραφές euro 4, έχει μία πολύ όμορφη χροιά.



Η θέση οδήγησης είναι όρθια με τον κορμό να παίρνει μία ελαφριά κλίση προς τα εμπρός. Τα χέρια έρχονται τεντωμένα στο μεταβλητής διατομής τιμόνι και τα πόδια στηρίζονται με άνεση στα μαρσιπέ. Η σέλα είναι μονοκόμματη δύο επιπέδων και σχετικά σκληρή, χωρίς όμως να κουράζει εύκολα. Το κομμάτι του οδηγού απέχει 795mm από το έδαφος και επιτρέπει ακόμα και σε χαμηλού αναστήματος αναβάτες την άψογη επαφή με το οδόστρωμα. Ο συνεπιβάτης κάθεται πιο ψηλά, σε όρθια θέση, και αρκετά ξεκούραστα. Το μόνο μειονέκτημα είναι ότι απουσιάζουν χειρολαβές στήριξης. Ωστόσο, η απουσία τους κρίνεται αναγκαία για να παραμείνει καθαρή η φουτουριστική σιλουέτα.

Αφού το οδήγησα αρκετή ώρα, διαπίστωσα ότι ο κινητήρας είναι ελαστικός και γραμμικός, αποδίδοντας ικανοποιητικά από πολύ χαμηλά. Βέβαια, δείχνει τα δόντια του σχετικά ψηλά, όταν ξεπεράσει τις 7.000 σ.α.λ.



Η ρυθμιζόμενη μανέτα του συμπλέκτη είναι σχετικά μαλακή σε αίσθηση. Και το κιβώτιο ταχυτήτων είναι πολύ μαλακό και αθόρυβο, πράγμα που σπανίζει σε μοτοσυκλέτες τέτοιου κυβισμού και τόσο χαμηλού budget. Τα φρένα αποδίδουν άριστα, με τη ρυθμιζόμενη μανέτα του εμπρόσθιου φρένου να είναι λίγο σκληρή. Δεν δίνει σαφή πληροφόρηση για το αρχικό δάγκωμα, όμως προσφέρει ακαριαία επιβράδυνση, με το ABS της Bosch να κάνει αισθητή την παρουσία του μόνο όταν χρειαστεί πραγματικά. Μάλιστα υπάρχει και κουμπί απενεργοποίησής του για περισσότερο παιχνίδι.



Το τιμόνι είναι άμεσο και συμβάλλει στις γρήγορες εναλλαγές κατεύθυνσης. Κόβει λιγότερο από ό,τι πρέπει και έτσι με δυσκόλεψε λίγο κατά τους ελιγμούς μου ανάμεσα στα μποτιλιαρισμένα αυτοκίνητα.

Οι αναρτήσεις είναι σχετικά σκληρές και προσφέρουν υψηλή σταθερότητα στις ευθείες και πολύ καλό κράτημα καθ' όλη τη διάρκεια των στροφών. Τα λάστιχα μάρκας "CST" έχουν σπορ χάραξη και συμπεριφέρονται άριστα σε στεγνό οδόστρωμα.

Οι επιδόσεις του είναι πολύ καλές, ιδίως αν αναλογιστεί κανείς τα 312 κυβικά εκατοστά του κινητήρα. Ανεβάζει αδιάκοπα και με αρκετή ευκολία, μέχρι και τα 125χ.α.ώ. Ενώ η τελική ταχύτητα που είδα στο ψηφιακό όργανο, με 6η σχέση στο κιβώτιο ταχυτήτων, ήταν 165χ.α.ώ. στις 10.000 σ.α.λ. Αρκετά ξεκούραστα, ταξιδεύει στα 120χ.α.ώ., στις μόλις 7.300 σ.α.λ.

Και όταν έφτανα στα βενζινάδικα, πολύ απλά με το πάτημα ενός μπουτόν και χωρίς τη χρήση κλειδιού, άνοιγε ηλεκτρονικά η τάπα του ρεζερβουάρ. Κατά τη δοκιμή μας, η κατανάλωση κυμάνθηκε στα 4,5 λίτρα/100χλμ., ενώ ύστερα από αρκετή πίεση δεν ξεπέρασε τα 5,5. Αρκετά εντυπωσιακά νούμερα, αν συνυπολογίσουμε τις πολύ ζωηρές επιδόσεις του.





Εμφανισιακά, θεωρώ ότι είναι η πιο όμορφη γυμνή μοτοσυκλέτα παραγωγής και δεν είμαι ο μόνος. Όπου κι αν κινήθηκα, εντυπωσίασε, τραβώντας τα βλέμματα μικρών και μεγάλων. Μάλιστα πολλοί ήταν εκείνοι που με ρωτούσαν λεπτομέρειες σχετικά με αυτή, ακόμα και αν δεν είχαν ουδεμία σχέση με τον κόσμο της μοτοσυκλέτας. Θα μετακινήσει εύκολα, γρήγορα και με στυλ τους υποψήφιους αγοραστές της σε ένα αστικό περιβάλλον, παράλληλα θα τους προσφέρει και τη δυνατότητα κοντινών και όχι μόνο εξορμήσεων. Για τους λάτρεις του ταξιδιού διατίθεται και με fairing, στην έκδοση X310. Ενώ για τους πιο περιπετειώδεις αναμένεται και μία νέα Adventure έκδοση, η T310. Η άποψή μου είναι ότι ίσως δεν υπάρχει άλλη μοτοσυκλέτα που να προσφέρει τέτοια επίπεδα εξοπλισμού και άριστη ποιότητα κατασκευής, σε συνδυασμό με τιμή, την οποία συναντάς μόνο σε μοτοσυκλέτες και scooter, με κινητήρες έως 200 κυβικά εκατοστά. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να την αποκτήσουν με μόλις 3.695 ευρώ.

