

## DAYTONA BY ZONTES 310 T2, SUPER TEST: ΔΕΥΤΕΡΗ ΖΩΗ

Για την πόλη... και τις εξοχές

\*Κυβισμός: 312 cc \* Ιπποδύναμη: 35,4 ίπποι στις 9.500 rpm \* Τελική: 148 km/h \*Βάρος: 193 kg (γεμάτο) \* Τιμή: 4.495 ευρώ

Μιας και ο άνθρωπος θεωρητικά εξελίσσεται διαρκώς, μαζί με τα προϊόντα που τον περιτριγυρίζουν, από το πλάνο δεν μπορούν να λείπουν και οι μοτοσυκλέτες που ακολουθούν τον δικό τους δρόμο. Η εξέλιξη του ενός μοντέλου φέρνει το άλλο, κι έτσι σήμερα καταλήγουμε στην πιο “χωμάτινη” έκδοση Daytona 310T2. Άραγε το “2” να σημαίνει διπλής χρήσης;

Ήταν ο προπάππους, το Daytona T310, που έφτασε στην αγορά σαν η πρώτη έκδοση της ομώνυμης οικογένειας “T” και αποτέλεσε μια πολύ σημαντική μοτοσυκλέτα για την ελληνική αγορά, αφού κατάφερε να δώσει στον κόσμο ένα προσιτό crossover με τιμή κάτω από 4.000 ευρώ. Παράλληλα, σύντομα έγινε best seller μοτοσυκλέτα στην Ελλάδα.

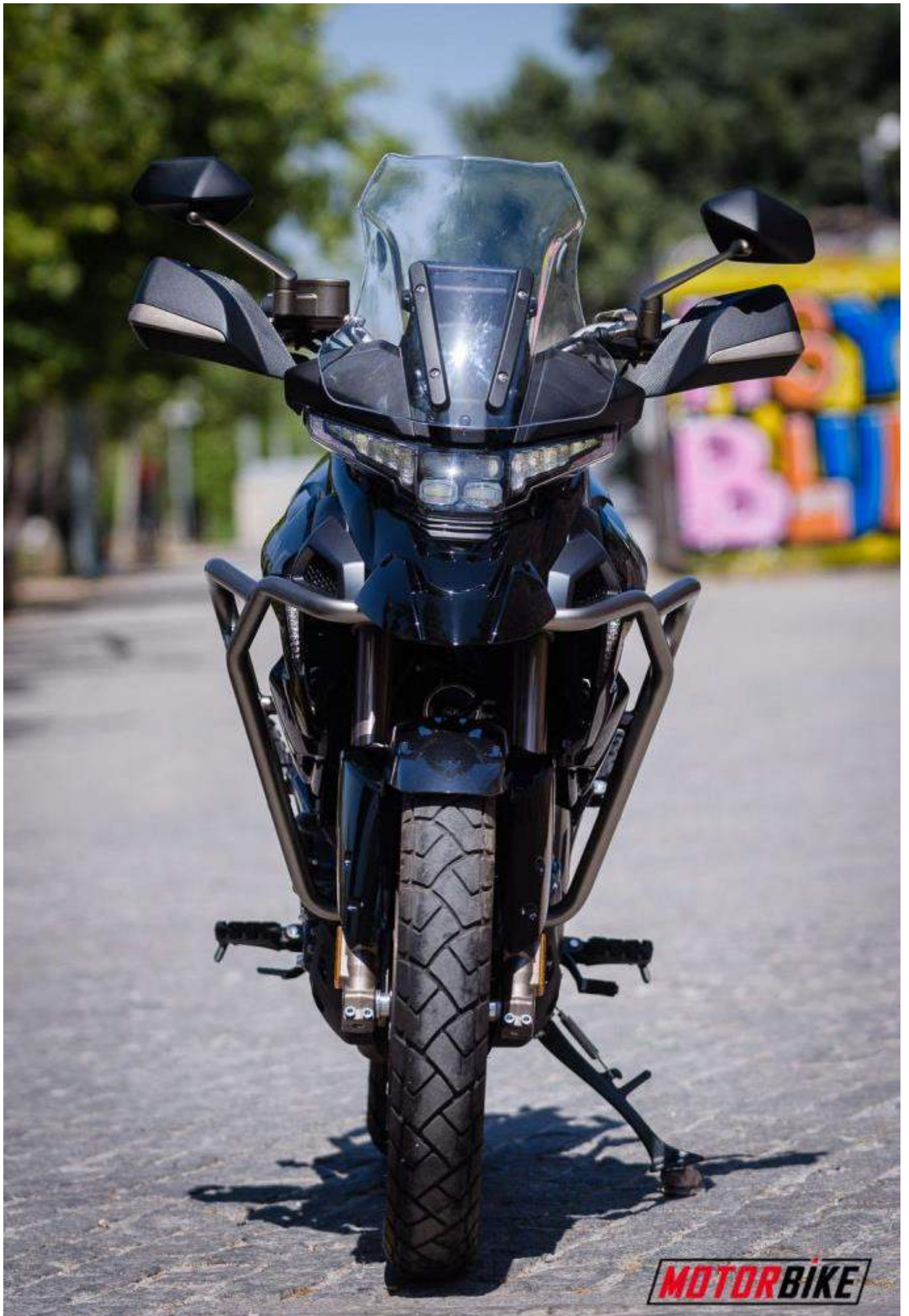


Αργότερα, τον Φεβρουάριο του 2020, **ακολούθησε η έκδοση 310 T1**, που – σαν να μην έφτανε ο ήδη πλούσιος εξοπλισμός του T310 – απέκτησε νέα περιφερειακά, τα οποία **στόχευαν στη βελτίωση και την εξέλιξη**, μαζί με ένα μονόμπρατσο ψαλίδι, μεγαλύτερα δισκόφρενα, έγχρωμη TFT οθόνη, συμπλέκτη ολίσθησης και μεγαλύτερης χωρητικότητας ρεζερβουάρ, για ακόμα πιο μεγάλη αυτονομία. Το καλό είχε γίνει ακόμα καλύτερο.

Το τελευταίο μέλος της οικογένειας είναι το **Daytona 310 T2**, που κι αυτό με τη σειρά του ανεβάζει το επίπεδο του εξοπλισμού, με τροχούς με ακτίνες (το T1 έχει χυτές ζάντες και 17άρη μπροστά) και μπροστινό 19 ιντσών, ηλεκτρικά ρυθμιζόμενη ζελατίνα, **ένδειξη πίεσης ελαστικών**, αλλά και προστατευτικά πλαϊνά κάγκελα και χούφτες στο τιμόνι – στοιχεία που ταιριάζουν σε μια χρήση Off-Road και προσθέτουν πόντους στην εικόνα της μοτοσυκλέτας. Ναι, η τιμή έχει ανέβει από τις 4.000 ευρώ του πρώτου T310, αλλά **αν υπολογίσει κανείς το “φόρτωμα” που έχει δεχτεί το μοντέλο στον τομέα του εξοπλισμού, τα 500 παραπάνω ευρώ που στοιχίζει, είναι απλά... λίγα.**



Να θυμίσουμε ότι από την πρώτη στιγμή που είδε ο κόσμος τα μονοκύλινδρα 300άρια της Daytona by Zontes πριν από μερικά χρόνια, εμείς, **αλλά και πολύς κόσμος μαζί μας, συνειδητοποιήσαμε ότι δεν επρόκειτο για συνηθισμένες μοτοσυκλέτες**, ούτε όσον αφορούσε τον εξοπλισμό, ούτε την ποιότητα κατασκευής και το φινίρισμα, αλλά κυρίως την εμφάνιση, που ήταν μοναδική. Αυτό το τελευταίο χαρακτηριστικό έπαιξε πολύ σημαντικό ρόλο στην επιτυχία των Daytona 310, **αφού κέρδιζαν αμέσως τον πόλεμο των πρώτων εντυπώσεων στο δρόμο**, κάνοντας κεφάλια να γυρίζουν και να δίνουν την έγκρισή τους στο ιδιαίτερο (τύπου space) design, είτε σιωπηρά, είτε όχι. Ο εντυπωσιασμός του κόσμου **ήταν πάντοτε ένα πλεονέκτημα** για τα Daytona by Zontes.



*Μοναδική, ξεχωριστή εμφάνιση όπως μας έχει συνηθίσει η Daytona by Zontes*

**MOTORBIKE**

Δείτε λοιπόν τώρα το Daytona 310 T2, που έχει κρατήσει τις **βασικές αρχές των αδελφών του και παράλληλα έχει μεγαλώσει τον μπροστινό του τροχό στις “πιο χωμάτινες” 19ιντσες ζάντες** με ακτίνες κι έχει βάλει λάστιχα διπλής χρήσης, προσφέροντας έτσι μια πιο κατάλληλη μοτοσυκλέτα για τους δρόμους αυτής της γωνιάς των Βαλκανίων – μιας χώρας με άπειρες χωμάτινες διαδρομές – δίνοντας έτσι τη δυνατότητα στον αναβάτη της να τα κάνει όλα: πόλη, επαρχία, ταξίδι και χωμάτινες διαδρομές, τα πάντα. **Μια χαρά με λίγα λόγια...**

## Στο Δρόμο

Η σέλα του αναβάτη απέχει λογική απόσταση από το έδαφος στα 820 χιλιοστά, **αλλά το πόδι του πρέπει να σηκωθεί ψηλότερα για να ανέβει πάνω σε αυτή**, λόγω του ότι η σέλα του συνεπιβάτη και η καλοφτιαγμένη, νητζαϊνάτη αλουμινένια σχάρα είναι πιο ψηλά τοποθετημένες.



Η θέση οδήγησης είναι “μέσα” στη μοτοσυκλέτα, το τιμόνι έχει γωνίες που σηκώνουν ψηλά τα χέρια, με όλα να στοιχεία να πετυχαίνουν **μια “ζυγισμένη” εργονομία**, η οποία είναι πολύ χρήσιμη και μέσα στην πόλη, αλλά κι όταν σηκωθεί ο αναβάτης στα μαρσπιέ στο χώμα.

Το μεγάλης χωρητικότητας ντεπόζιτο **διαθέτει εσοχές, κάτω από τις οποίες** κουμπώνουν τα πόδια του αναβάτη.



*Η ζελατίνα είναι ηλεκτρικά ρυθμιζόμενη με το πάτημα ενός κουμπιού*

Η σέλα είναι αρκετά άνετη, πλατιά στο πίσω της τμήμα, με καλό, **προοδευτικής σκληρότητας αφρώδες** και υποστήριξη στη μέση του αναβάτη. Ο συνεπιβάτης διαθέτει περισσότερο αφρώδες, αλλά στενότερη βάση στο σημείο επαφής των μαλακών μορίων του και τα ψηλά τοποθετημένα μαρσπιέ θα τον δυσανεγίσουν μετά από λίγο.

Είναι παράδοξο, αλλά το πρώτο πράγμα που έκαναν όλοι όσοι ανέβηκαν πάνω στη σέλα του 310T2 και γνώριζαν για την ηλεκτρικά ρυθμιζόμενη ζελατίνα του, **ήταν να αρχίζουν να παίζουν με το κουμπί που την ενεργοποιεί ανεβοκατεβάζοντάς την**, μονολογώντας: “Ωραίο...”.



*Καλή θέση οδήγησης και ψηλά τοποθετημένο τιμόνι*

Ξεχάσαμε να πούμε ότι το κλείδωμα-ξεκλείδωμα του τιμονιού **γίνεται εύκολα εξ αποστάσεως από το σύστημα keyless** και τον ασύρματο πομπό-μπρελόκ που έχει στην τσέπη του ο αναβάτης.

Το πορτάκι, που όταν ανοίξει **αποκαλύπτει την τάπα βενζίνης** του μεγάλου ρεζερβουάρ, διαθέτει ειδικό κουμπί στο τιμόνι, όπως ακριβώς ισχύει και για τη σέλα.

Εντυπωσιακή είναι και η έγχρωμη οθόνη TFT που προσφέρει **τέσσερις επιλογές απεικόνισης των ενδείξεων (γραφικά)** σύμφωνα με τα γούστα του αναβάτη και προσαρμόζει τη φωτεινότητά της αναλόγως των συνθηκών του περιβάλλοντος, αλλά δυστυχώς και εδώ – όπως σε πολλές άλλες περιπτώσεις – υπάρχουν αρκετές ενδείξεις που είναι μικρές και απαιτούν “γερά μάτια”.



Στα άκρα του τιμονιού και ειδικά στην αριστερή του πλευρά γίνεται **συνωστισμός διακοπών**, ενώ εκτενής είναι η χρήση ηλεκτρομηχανισμών, οι οποίοι άλλους τους ξενίζουν, κι άλλοι τους λατρεύουν. Ο κινητήρας είναι το γνωστό μηχανικό σύνολο που κινεί και τις υπόλοιπες εκδόσεις του 310, δηλαδή μονοκύλινδρο, υγρόψυκτο με δύο ψυγεία, με κυβισμό 312 cc, με δύο επί κεφαλής εκκεντροφόρους και τέσσερις βαλβίδες, που αποδίδει σύμφωνα με την εταιρία **35,4 ίππους στις 9.500 rpm** και 3,0 kg-m ροπής στις 7.500 rpm.



Τα προστατευτικά κάγκελα εκτείνονται στα πλάγια των πλαστικών του φέρινγκ και του κινητήρα

Η τροφοδοσία γίνεται από ψεκασμό της Bosch και **υπάρχουν δυο χαρτογραφήσεις (Eco και Sport)**, που μεταβάλλουν τα χαρακτηριστικά απόδοσης του κινητήρα.

Το κιβώτιο ταχυτήτων 6 σχέσεων, το οποίο **είναι ελαφρώς σκληρό ανάμεσα σε πρώτη-νεκρά-δευτέρα**, συνεργάζεται με έναν καλό (μαλακό σε αίσθηση) συμπλέκτη μερικής ολίσθησης, που μειώνει τα μπλοκαρίσματα του πίσω τροχού στα απότομα κατεβάσματα ταχυτήτων.



*Οθόνη TFT με επιλογή εμφάνισης σύμφωνα με τις διαθέσεις του αναβάτη*

Επιταχύνοντας δυναμικά και αλλάζοντας τις ταχύτητες **στο όριο των στροφών του κινητήρα**, πετυχαίνουμε τα παρακάτω:

1η σχέση – 50 km/h, 2α – 70 km/h, 3η – 100 km/h, 4η – 120 km/h, 5η – 140 km/h, 6η – 157 km/h, **ενδείξεις του κοντέρ πάντοτε**. Η πραγματική τελική μετρήθηκε στα 148 km/h.

Καθώς ο κινητήρας γυρίζει **με 7.500 rpm, το κοντέρ δείχνει 120 km/h** και όταν φτάνει τις 8.000 rpm το κοντέρ δείχνει 130. Είναι οι ταχύτητες που μπορεί να ταξιδεύει το Daytona 310 T2, αν και από τις 6.500 περίπου χιλιάδες στροφές και πάνω **την εμφάνισή τους κάνουν** υψίσυχοι κραδασμοί.





Συνολικά, η απόδοση του κινητήρα κρίνεται σαν “πολύ ικανοποιητική”, αφού ο μονοκύλινδρος τετραβάλβιδος, μπορεί **να μην τραβάει ιδιαίτερα στις χαμηλές στροφές** (βλ. ροπή χαμηλά), αλλά όταν ανέβουν οι στροφές ζωντανεύει, **“φωνάζοντάς” σου** πως αν θέλεις να πηγαίνεις γρήγορα, πρέπει να τον δουλεύεις σε υψηλές στροφές.



*Ποιοτικές λεπτομέρειες και πολλοί διακόπτες στο τιμόνι*

Στη δοκιμασία επιτάχυνσης 0-400 μέτρων το T2 πέτυχε **15,8 δευτερόλεπτα** (λίγο πιο αργό από το T310), ενώ κάποιες (λίγες) φορές ο ψεκασμός εμφάνισε έναν μικρό δισταγμό στο άνοιγμα του γκαζιού. Η κατανάλωση μετρήθηκε στα **4,0 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα** η χαμηλή και 4,4 λίτρα στα 100 η υψηλή (με δούλεμα σε υψηλότερες στροφές. Με τα – πολλά – 19 λίτρα που χωράει το ντεπόζιτο, η αυτονομία **μπορεί να ξεπεράσει τα 450 χιλιόμετρα!** Γενικά ξεχνάς να βάζεις βενζίνη.



Σέλα δύο επιπέδων και αλουμινένια σχάρα με χειρολαβές



Αλουμινένιο ψαλίδι δύο μπράτσων για το 310T2

Το κράτημα του Daytona 310 T2, που θεωρείται ευέλικτη και εύκολη στη χρήση μοτοσυκλέτα, είναι ουδέτερο και καλό, με τον μπροστινό τροχό να δίνει **μια μικρή αίσθηση απομάκρυνσης** από τον αναβάτη, αλλά αυτό μόνο σε πιεσμένες στο όριο οδηγικές καταστάσεις.

Το ενδιαφέρον εδώ είναι ότι σε διαδρομή με στροφές και καλή άσφαλτο, με το γκάζι να δουλεύει στο τέρμα, το μικρό crossover **πηγαίνει σαν Supermotard**, χαρίζοντας μια ζηλευτή ακρίβεια στις κινήσεις του και διασκέδαση στον αναβάτη.



Ο περιοριστικός παράγοντας είναι τα διπλής χρήσης ελαστικά (CST Radial), τα οποία αν αλλαχθούν με ποιοτικά ευρωπαϊκά θα δώσουν στο 310 **ακόμα καλύτερη οδική συμπεριφορά**. Στα στροφιλίκια το μπροστινό φρένο αποδεικνύεται κι αυτό καλό, το οποίο φρένο όμως μέσα στην πόλη υπολείπεται αίσθησης (στη μανέτα).

Ο μπροστινός δίσκος που **έχει ανέβει πλέον στα 300 χιλιοστά διαμέτρου** (σε σχέση με το 310T), συνδυάζεται με έναν 230 χιλιστών πίσω (και δικάναλο ABS) εμφανίζει αρκετή δύναμη, αλλά μετά τα πρώτα χιλιοστά διαδρομής της μανέτα. Το πίσω φρένο έχει ουδέτερη συμπεριφορά, αλλά έχει αρκετά μεγάλη διαδρομή στο πεντάλ, άρα οι αντιδράσεις του και η απόδοσή του είναι πιο προοδευτική.

Στο φρενάρισμα από τα 90 χιλιόμετρα την ώρα το 310T2 **θα χρειαστεί 39 μέτρα για να ακινητοποιηθεί** (σαφώς καλύτερα από τον προγονό του T310 με το μικρότερης διαμέτρου δισκόφρενο).



Ανάποδο πιρούνι, τροχός 19 ιντσών με ακτίνες και δισκόφρενο με δαγκάνα δύο εμβόλων

Το πιρούνι που είναι ανεστραμμένο, με καλάμια διαμέτρου 37 mm και διαδρομής 120 mm, όπως και η πίσω ανάρτηση με το μονό και **ρυθμιζόμενο ως προς την προφόρτιση του ελατηρίου αμορτισέρ** (διαδρομής 46 mm) έχουν ρυθμιστεί για άνεση, αν και η πίσω είναι σχετικά σκληρή. Στο χώμα τώρα – σε βατούς χωματόδρομους έγινε η δοκιμή – **δύο είναι τα στοιχεία που σε κερδίζουν**, παρότι η μοτοσυκλέτα δεν έχει μεγαλύτερες διαδρομές από την “ασφάλτινη” αδελφή 310T1 (με το μονόμπρατσο και τις χυτές ζάντες): οι αναρτήσεις δουλεύουν σωστά και **οι ακτινωτοί τροχοί αποσβένουν με προοδευτικότερα τις δυνάμεις** που δέχονται από τις ανωμαλίες του εδάφους και κάνουν τη μοτοσυκλέτα ευκολόχρηστη και προβλέψιμη.



Και στο δεξί άκρο του τιμονιού υπάρχουν πολλοί διακόπτες



*Οι ακτίνες των τροχών στηρίζονται πάνω στη ζάντα έτσι ώστε να επιτρέπουν τη χρήση ελαστικών tubeless*

Όπως είπαμε και στην αρχή, **ο αναβάτης ελέγχει άνετα το (αρκετά βαρύ στα 193 κιλά) σύνολο** καθώς είναι όρθιος στα μαρσπιέ. Εδώ σημειώνουμε ότι στην περίπτωση του T2 το ψαλίδι δεν είναι μονόμπρατσο όπως του μοντέλου T1, μιας και η οδήγηση εκτός δρόμου **απαιτεί μια τέτοια διάταξη** για λόγους ακαμψίας και αντοχής και προσφέρει καλύτερα αποτελέσματα, όταν δυσκολεύει ο χωματόδρομος ή η μοτοσυκλέτα κινείται πιο γρήγορα στο χώμα. Διπλής χρήσης είναι τα ελαστικά του 310, με **πιο “χωμάτινη” σχεδίαση και βαθύτερη χάραξη**, για χρήση τόσο σε άσφαλο όσο και στο χώμα, σε διαστάσεις 110/80-19 και 160/60-17.



*Η απώληξη της εξάτμισης θυμίζει ευρωπαϊκό streetfighter*

Για την προστασία των πλαϊνών πλαστικών του φέριγκ και του κινητήρα **υπάρχουν κάγκελα από σωλήνες μεγάλης διατομής**, αλλά και προστατευτικές χούφτες για να μην σπάνε οι μανέτες σε περίπτωση πτώσης.

Επίσης υπάρχει ποδιά κάτω από τον κινητήρα **για τις εκτινασσόμενες πέτρες**, ενώ χρήσιμη σε αρκετές περιπτώσεις (σπρώξε-τράβα) είναι και η σχάρα αλουμινίου στην ουρά.



Στο ταξίδι το 310 κινείται με άνεση, **αρκεί να μην έχουμε απαιτήσεις κινητήρα μεγαλύτερου κυβισμού**. Ο κάθε κινητήρας (διάταξη και κυβισμός) στο είδος του... άρα αποδίδει καλύτερα στις ταχύτητες που του αντιστοιχούν.

Έτσι το Daytona θα διανύσει πολλά χιλιόμετρα αυτοκινητόδρομου – με ταχύτητες στα 90-130, με τεράστια αυτονομία – και μόνο οι κραδασμοί που εμφανίζονται σε κάποιες ταχύτητες στα μαρσπιέ και η λίγου αφρώδους σέλα θα κουράσουν τον αναβάτη **μετά από μερικές ώρες οδήγησης**.

## Τελικά

Αν μας ρωτούσαν να πούμε **με τρεις λέξεις τι είναι αυτή η μοτοσυκλέτα** θα λέγαμε: φιλική, ευχάριστη και ξεχωριστή. Επίσης πρόκειται για ένα μοτοσυκλετάκι με προσιτή τιμή απόκτησης. Με τιμή στα 4.495 ευρώ, με πολύ καλό φινίρισμα, εντυπωσιακή εμφάνιση και ποιότητα κατασκευής, **με ξεχωριστά περιφερειακά και εξοπλισμό πανάκριβων μοτοσυκλετών** υπερ-τριπλάσιας τιμής, αλλά και εργοστασιακή εγγύηση 4 ετών (!) το T2 **επεκτείνει τους ορίζοντες της οικογένειας “T”** και εκτός δρόμου, αποτελώντας μια πολύ δελεαστική πρόταση για όσους το ταξίδι δεν τελειώνει στην άκρη της ασφάλτου.



Μπορεί οι **περισσότερες πωλήσεις των crossover της Daytona by Zontes** να έγιναν όταν η T310, το πρώτο μοντέλο που έφτασε στην Ελλάδα, κόστιζε 4.000 ευρώ, αλλά όπως αναφέραμε και στον πρόλογο, η νέα πρόταση που ακούει στο όνομα 310T2 είναι πλέον Euro5, **έχουν γίνει βελτιώσεις και έχει προστεθεί εξοπλισμός** και κυρίως υπάρχει μεγαλύτερος τροχός μπροστά (και ακτίνες στους τροχούς μπροστά και πίσω) μαζί με τα ελαστικά διπλής χρήσης.

Το έχουμε πει στο παρελθόν και το ξαναλέμε: **το ελληνικό οδικό δίκτυο και οι εξαιρετικές χωμάτινες διαδρομές της χώρας** ευνοούν (τους τολμηρούς) και απαιτούν μοτοσυκλέτες που μπορούν να ανταπεξέλθουν εντός και εκτός δρόμου.



Στα παραπάνω μπαίνει και ο παράγοντας των ικανοτήτων των αναβατών/αναβατισσών, οι οποίοι/ες στην περίπτωση του Daytona 310T2 **δεν θα αντιμετωπίσουν πρόβλημα χειρισμού**, λόγω του ότι η μοτοσυκλέτα είναι σχετικά μικρών διαστάσεων, με χαμηλή σέλα, ελαφριά σε αίσθηση και κυρίως εύχρηστη, προτρέποντάς τους να δοκιμάσουν **και την εξερευνητική βόλτα** εκτός δρόμου.

Προσθέστε επίσης και τις διακοπές στα νησιά, **με τις μοτοσυκλέτες αυτού του είδους να μη διστάζουν στη θέα** ενός κακοτράχαλου χωματόδρομου που θα τους οδηγήσει στη θρυλική, περίφημη, άπιαστη “έρμη, ονειρική παραλία με τα καταγάλανα νερά”. Δυνατότητες που προφέρουν οι Adventure μοτοσυκλέτες, οι οποίες είναι ανεκτίμητες. Δε νομίζετε;



## Λεπτομέρειες και Παρατηρήσεις

- Υπάρχει διακόπτης ενεργοποίησης-απενεργοποίησης των φώτων, που θεωρείται ένα εξτρά πλεονέκτημα για καθημερινή χρήση, αν κάποιος θέλει να “ξεκουράζει” τη μπαταρία του
- Από την άλλη πρέπει να θυμάσαι – σε αντίθεση με τις άλλες μοτοσυκλέτες που έχουν πάντα αναμμένα τα φώτα – να ανάβεις τον προβολέα το βράδυ, αλλιώς... πηγαίνεις μόνο με τα φώτα πορείας μέσα στη νύχτα
- Παρά το γεγονός ότι υπάρχουν ακτίνες στους τροχούς του T2, τα λάστιχα – μπράβο στην εταιρία – είναι tubeless, αφού οι ακτίνες πιάνουν σε εξωτερικό χείλος στα στεφάνια των ζαντών
- Κάμπσοσι είναι οι ηλεκτρομηχανισμοί πάνω στη μοτοσυκλέτα, όπως για το άνοιγμα της τάπας του ρεζερβουάρ, για το άνοιγμα της σέλας, αλλά και για τον πείρο που κλειδώνει το τιμόνι, ενώ ηλεκτρικά ρυθμιζόμενο είναι και το ύψος της ζελατίνας
- Υπάρχει keyless σύστημα εκκίνησης και κλειδώματος του λαιμού της μοτοσυκλέτας και μάλιστα αρκετά εύχρηστο, σε αντίθεση με τα περισσότερα που συναντάμε πρόσφατα σε άλλες μοτοσυκλέτες και σκούτερ
- Όχι μία, αλλά δύο είναι οι θύρες ταχείας φόρτισης USB QC 3.0 18W, στοιχείο που θα ζήλευαν πολλές μοτοσυκλέτες
- Φωτιζόμενοι είναι οι – όχι λίγοι όπως είπαμε παραπάνω – διακόπτες τιμονιού, κάτι βολικό τη νύχτα στο παρκάρισμα-ξεπαρκάρισμα
- Ένα ακόμα ποιοτικό στοιχείο είναι ότι οι καλοφτιαγμένες μανέτες φρένου και συμπλέκτη είναι ρυθμιζόμενες
- Υπάρχει σύστημα προειδοποίησης υπερβολικής ή χαμηλής πίεσης των ελαστικών, παρακαλώ, που καταγράφει και τη θερμοκρασία τους και ειδοποιεί τον αναβάτη αν υπάρξει υπέρβαση!
- Κάτω από το όργανο στο τιμόνι υπάρχει βολικό ντουλαπάκι για αποθήκευση κερμάτων και μικροπραγμάτων που μπορεί να χρειάζεται κανείς στην καθημερινότητά του ή σε ταξίδι.
- Τα Full LED φώτα με τον προβολέα DRL έχουν καλή απόδοση, ενώ μάλλον περιμέναμε να είναι ακόμα πιο ισχυρή η δέσμη που εκπέμπουν. Επίσης η η κόρνα είναι δυνατή
- Ελαφρά παραμόρφωση ειδώλων εμφανίζουν οι, κατά τ’ άλλα, καλοί καθρέφτες, που προσφέρουν επαρκές οπτικό πεδίο

