Test - Daytona G155

Κείμενο: Κώστας Γκαζής

Φωτογραφίες: Τάκης Μανιάτης, Κ.Γ.

Όταν ο μηχανικός της Daytona Motors βγήκε από το κατάστημα τσουλώντας το πανέμορφο Daytona G155, με τις μεγάλες διαστάσεις του πίστεψα πως είχαν κάνει λάθος και μου έδιναν το 400άρι μοντέλο -που δεν υπάρχει! Πολλή μοτοσυκλέτα, εκπληκτικές λεπτομέρειες, εξαιρετικές επιδόσεις και κράτημα σε συνδυασμό με μια τιμή-δυναμίτη, δημιουργούν μια από τις πιο γλυκές εκπλήξεις που μπορείτε να συναντήσετε στην commuter κατηγορία.

Οι commuter μοτοσυκλέτες αφορούν μικρά σε κυβισμό δίκυκλα, οικονομικά σε τιμή αγοράς και σε κόστος συντήρησης, χρηστικά και εύκολα για καθημερινή απροβλημάτιστη μετακίνηση. Συνήθως στην κατηγορία αυτή συναντάμε μικρές σε κυβισμό, σπαρτιάτικα λιτές μοτοσυκλέτες που οδηγούνται με δίπλωμα Α1 και Α2, και 9 στις 10 φορές έχουν βασικό εξοπλισμό και εξίσου βασική εμφάνιση.

Και εγένετο Daytona G155! Μια μοτοσυκλέτα-κόσμημα, με συγκλονιστικό vintage design, άπειρες μοναδικές και ποιοτικές λεπτομέρειες πάνω της, που σε κάνουν να χαζεύεις, μην μπορώντας να πιστέψεις πως κάποιος έφτιαξε commuter μαζικής παραγωγής με στοιχεία που συναντάς σε πανάκριβες lifestyle μοτοσυκλέτες της μεσαίας και μεγάλης κατηγορίας!

Ας χαζέψουμε λίγο μαζί τη μοτοσυκλέτα. Απίστευτο design, που θυμίζει το σχέδιο του KISKA για το Husqvarna Svartpilen, φέρνει λίγο και σε Honda Neo-Cafe μοτοσυκλέτα. Με ελαφρώς τρακτερωτά ελαστικά της CST, εντυπωσιακό ανάποδο πιρούνι, φανταστικό ασύμμετρο αλουμινένιο ψαλίδι με τα νεύρα στην έξω πλευρά όπως στα Duke της KTM, κοντό τελικό εξάτμισης κάτω από τον κινητήρα, συγκλονιστικό LED προβολέα με μεταλλική τσαχπινιά με το λογότυπο Zontes μπροστά και με DRL LED δαχτυλίδι, Πίσω LED προβολέα που θυμίζει… KIT, υπέροχα ξεχωριστό και ομοιογενές design ρεζερβουάρ, σέλας και κοστουμιού, τρελά φλας με… καγκελάκια, κρυμμένες χειρολαβές συνεπιβάτη, δισκόφρενα εμπρός-πίσω, δικάναλο ABS της Bosch, κάγκελα προστασίας και μανιτάρια, μεταλλικό δοχείο υγρών φρένου, κεντρικό διακόπτη με λάμα που τον κλείνει για έξτρα ασφάλεια, ρυθμιζόμενες μανέτες, προστατευτικά (!) μανετών, cafe-racer καθρεπτάκια στα άκρα του τιμονιού, εργονομικοί διακόπτες, αλαρμ, πανέμορφο τιμόνι μεταβλητής διατομής, ψηφιακή οθόνη οργάνων, και, και… Χα-μός!

Σημειώστε πως όλα τα παραπάνω αφορούν σε μια πρώτη παρατήρηση, καθώς το G155 έχει κι άλλους άσσους στο μανίκι του, άσσους που αποκαλύπτονται σε δεύτερη και τρίτη ματιά, και φυσικά κατά την οδήγηση και την συμβίωση μαζί του.

Κινητήρας

Μιλάμε για ένα μονοκύλινδρο σύνολο, υγρόψυκτο, 4 βάλβιδο και ψεκαστό, με 6τάχυτο κιβώτιο ταχυτήτων, διπλή χαρτογράφηση ECO/SPORT, με τη σχέση συμπίεσης να είναι αρκετά ψηλή στο 12.5:1.

Με την απουσία μοτοσυκλετών στα 150 κυβικά στην ελληνική αγορά, το G155 μπορεί να χαρακτηριστεί ως το πιο γρήγορο 125 της αγοράς, ή αν θέλετε μια μοτοσυκλέτα ελαφρώς πιο αργή από τα επίσης σπάνια 200άρια.

Το μοναδικό "μείον" της χωρητικότητας των 155 κυβικών εκατοστών είναι πως έτσι το G155 ΔΕΝ οδηγείται από κατόχους διπλώματος οδήγησης Α1, παρά μόνον από όσους έχουν Α2 ή Α. Θέλετε να πούμε κι άλλο μειονέκτημα του κινητήρα; Το γεγονός πως οι 2 χάρτες οδήγησης (Eco & Sport) δεν έχουν διαφορές, και μάλλον αποτελούν κίνηση εντυπωσιασμού παρά ουσίας.

Και τώρα που τελειώσαμε με τα… μειονεκτήματα των 155 κυβικών, πάμε στα πλεονεκτήματα. Μιλάμε για χορταστική απόδοση 17,7 hp / 9.250 rpm, και για ροπή 1,63 kgm / 7.500 rpm, απόδοση που βάζει τα γυαλιά ακόμα και στα πιο δυνατά 125 της αγοράς, και χαρίζει ενθουσιασμό κατά την οδήγηση.

Η διαφορά του 155 με τα 125άρια δίκυκλα φαίνεται με το καλημέρα, διαφορά που εντείνεται από το κοντό γρανάζωμα της μοτοσυκλέτας, χαρίζοντας στο G155 απίθανες επιταχύνσεις! Επιταχύνσεις που θα κάνουν πλάκες σε πολλές μοτοσυκλέτες μεγαλύτερου κυβισμού, με τους αναβάτες τους να πρέπει να ανεβάσουν στροφές για να καταφέρουν να απομακρυνθούν.

Όμως το ίδιο απολαυστική είναι και η ροπή, χαρίζοντας στο G155 ελαστικότητα πρωτόγνωρη για μικρή μοτοσυκλέτα.

Καταλαβαίνετε λοιπόν πως όταν μιλάμε για ενεργητική ασφάλεια, το G155 πραγματικά αριστεύει, καθώς θα σας βοηθήσει να απομακρυνθείτε γρήγορα από τα υπόλοιπα οχήματα στο φανάρι, και θα "καθαρίσει" για εσάς, όταν χρειάζεστε δυνατή επιτάχυνση σε δύσκολες περιστάσεις μέσα στην πόλη.

Η εξαιρετική εικόνα του κινητήρα ολοκληρώνεται με τον συμπλέκτη περιορισμένης ολίσθησης που φέρει το G155, που αποτρέπει το μπλοκάρισμα του πίσω τροχού σε διαδοχικά κατεβάσματα 2-3 ταχυτήτων, ενώ η πολύ ελαφριά αίσθηση της μανέτας μας κάνει να πιστεύουμε πως ίσως έχει και υποβοήθηση.

Μικρή κατανάλωση & γιγαντιαίο ρεζερβουάρ = τρελή αυτονομία!

Όταν κάναμε το σπικάζ και ανέφερα την αυτονομία, ο Τάκης που έκανε χρέη κάμεραμαν με σταμάτησε γιατί πίστεψε πως είχαν κάνει λάθος. “Τι εννοείς 800+ χιλιόμετρα αυτονομίας; Αποκλείεται!” Κι όμως! Συνήθως στις commuter μοτοσυκλέτες η χωρητικότητα του ρεζερβουάρ τους είναι μικρή η μεσαία, καθώς η αστεία κατανάλωση επιτρέπει στον κατασκευαστή να μειώσει τα λίτρα του ρεζερβουάρ, δίχως να πλήξει ιδιαίτερα την αυτονομία. Όμως η Zontes, μαζί με τις διαστάσεις μεγάλης μοτοσυκλέτες με τις οποίες προίκισε το G155, του χάρισε κι ένα πραγματικά μεγάλο ρεζερβουάρ 20 ολάκερων λίτρων! Το αποτέλεσμα είναι μια πρωτόγνωρη αυτονομία, με την Daytona Motors να κάνει λόγο για 800+ χιλιόμετρα. Με οδήγηση τέρμα γκάζι, την οποία συνηθίζουμε στα τεστ μας, εμείς είδαμε μέση κατανάλωση 2,7 λίτρα / 100 χλμ, κάτι που μεταφράζεται σε πραγματική αυτονομία 740 χιλιομέτρων, και μας κάνει να πιστεύουμε τον εισαγωγέα για τα 800+ χιλιόμετρα που θα έρθουν αν δεν ψάχνετε τον κόφτη σε κάθε αλλαγή.

Ψηφιακή Οθόνη υγρών κρυστάλλων

Η ψηφιακή οθόνη οργάνων του G155 μπορεί να μην είναι έγχρωμη TFT, μικρό το κακό όμως, καθώς παρέχει όλες τις πληροφορίες που χρειάζεσαι, όπως ταχύμετρο, στροφόμετρο με κόκκινο στις 9.000 rpm, σχέση κιβωτίου, δείκτης στάθμης βενζίνης, ολικός και μερικός χιλιομετρητής, ένδειξη θερμοκρασίας κινητήρα, και ένδειξη χάρτη.

Οδηγώντας

Η θέση οδήγησης τοποθετεί τον αναβάτη σε όρθια θέση, με καλούς μοχλούς στο φαρδύ τιμόνι, και με τα πόδια να μην διπλώνουν ενοχλητικά. Το ύψος σέλας είναι σχετικά μεγάλο για την κατηγορία, στα 830 mm, ενώ ο υποφαινόμενος με ύψος 1.70 δεν είχε πρόβλημα να ακουμπήσει στο έδαφος εν στάσει όλο το πέλμα του ενός ποδιού, αρκεί να έβγαινα λίγο από τη σέλα. Το βάρος της μοτοσυκλέτας βρίσκεται στα 160 κιλά με γεμάτο ρεζερβουάρ και με υγρά, χαρίζοντας στο G155 πραγματικά πανάλαφρη αίσθηση.

Ο κινητήρας είναι εξαιρετικός στην αστική συμβίωση, με δυνατές για την κατηγορία επιταχύνσεις, αλλά και με φοβερή ελαστικότητα, χάρη και στο κοντό γρανάζωμα, που σου επιτρέπουν να κινείσαι με μία ή και με δύο σχέσεις πιο πάνω από την ιδανική, δίχως το G155 να δυσανασχετεί, έχοντας αρκετή ροπή για να σε ξεκολλήσει όταν το θέλεις.

Ο θόρυβος του Euro 5 κινητήρα είναι ιδιαίτερα χαμηλός, και δεν θα ενοχλήσει κανέναν στην αστική μετακίνηση. Λόγω προδιαγραφών σε κάποιες στροφές ακούγεται μπουκωμένος, όμως ο ήχος δεν μεταφράζεται αντίστοιχα σε μπούκωμα και στην απόδοση.

Η επιτάχυνση του μου θύμισε 200άρα μοτοσυκλέτα, ενώ αν το κυνηγήσεις και αλλάξεις ιδανικά τις ταχύτητες ψηλά, θα απολαύσεις απόδοση.

Στα 123 χλμ/ώρα στο κοντέρ με 6η σχέση μπαίνεις στα κόκκινα, ενώ ο κόφτης του μοτέρ επεμβαίνει λίγο απότομα στα 131 χλμ/ώρα -πάντα στο κοντέρ.

Ταξιδεύεις άνετα με 110-120 χλμ/ώρα, με το G155 να πιάνει τα 110 αμέσως παντού, ακόμα και σε ανηφόρα με 5η, όμως από εκεί και πέρα, η overdrive 6η σημαίνει πως αν είσαι σε ανηφόρα ίσως χρειαστεί να κατεβάσεις σε 5η. Σημειώστε την ανυπαρξία κραδασμών -μόνο οι καθρέπτες θα θολώσουν ψηλά- κάτι που μαζί με την άνεση της σέλας σημαίνει πως θα μπορέσετε ακόμα και να ταξιδέψετε απροβλημάτιστα με το G155.

Το τιμόνι κόβει πολύ, ενώ όπως είπαμε το μεγάλο φάρδος του παρέχει άριστους μοχλούς και αντίστοιχα κορυφαίο έλεγχο, με γρήγορες αλλαγές κατεύθυνσης. Το φάρδος είναι τέτοιο που θέλει λίγη συνήθεια στην κίνηση, για να μην βρίσκετε στους καθρέπτες των αυτοκινήτων.

Το μικρό μεταξόνιο σε συνδυασμό με το μικρό βάρος, το μεγάλο τιμόνι, τις σωστά ρυθμισμένες αναρτήσεις (μαλακές για να μην κοπανούν τους επιβαίνοντες, αλλά με ενιαία και δεμένη αίσθηση) και τα μαλακά ελαστικά της CST που “βεντουζώνουν” στον δρόμο, χαρίζουν στο G155 μεγάλη ευελιξία, και σβελτάδα σε αστικές συνθήκες, αλλά και σπορ αίσθηση και συγκινήσεις σε δρόμο με κλειστές στροφές, ανεξαρτήτως ποιότητας ασφάλτου!

Το δισκόφρενο εμπρός διαθέτει διπίστονη συμβατική (και όχι ακτινική) δαγκάνα, ενώ παρέχει όση δύναμη και πληροφόρηση απαιτεί ο αναβάτης. Το ίδιο καλό αποδεικνύεται και το πίσω δισκόφρενο, αν και εκεί το ABS μπαίνει λίγο πιο νωρίς σε λειτουργία από όσο θα θέλαμε.

Η σέλα ανοίγει από τον διακόπτη (!), αν και από κάτω δεν υπάρχει αποθηκευτικός χώρος.

Μην ξεχάσω να αναφέρω πως το G155 διαθέτει διπλή (!) θύρα USB με έξοδο 2.1A, για γρήγορη φόρτιση δύο συσκευών ταυτόχρονα, όμως η θέση της είναι λίγο άβολη στη χρήση, κάτω από το ρεζερβουάρ στα δεξιά, ενώ θέλει και ψάξιμο για να την βρεις.

Μοναδικά ολοκληρωμένη επιλογή

Το G155 μπορεί να μην κάνει για αναβάτες της A1 κατηγορίας, και είναι κρίμα γιατί θα μπορούσε να αποτελέσει το καλύτερο σχολείο, παρόλα αυτά καταφέρνει να είναι μια απόλυτα ολοκληρωμένη επιλογή για κατασταλαγμένους αναβάτες. Αν θέλετε μια commuter μοτοσυκλέτα με άφθαστο design που να τη χαζεύετε και να σας χαζεύουν όπου βρεθείτε κι όπου σταθείτε, με επιδόσεις που χαρίζουν ασφάλεια αλλά και διασκέδαση, με άριστη ποιότητα κατασκευής και κορυφαίο εξοπλισμό, αν θέλετε μια μοτοσυκλέτα 155 κυβικών με διαστάσεις 400άρας, με κατανάλωση παπιού και αυτονομία Adventure, με τιμή απόκτησης που δεν υπάρχει, στα 2.595 ευρώ, και με το βαρύ όνομα Γκοργκόλης στην εγγύηση, τότε σταματήστε την αναζήτηση, και κλείστε ένα test-ride ΧΤΕΣ.