

Daytona R250

του Λάζαρου Μαυράκη | φωτό: Θανάσης Κουτσογιάννης
συνεργάστηκε: Μπάμπης Μέντης

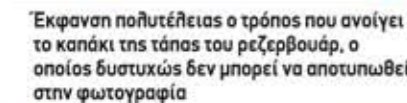
street test



Το Daytona R250 αποτελεί μια διαρκή έκκληση, τόσο γι' αυτά που ανακαλύπτεις πάνω του, αλλά περισσότερο, γι' αυτά που ανακαλύπτεις οδηγώντας το...



Αδιαμφισβήτητο Transformer look, που ήταν άγνωστο και το ζητούμενο



Έκφραση πολυτέλειας ο τρόπος που ανοίγει το καπάκι της τάπας του ρεζερβουάρ, ο οποίος δυστυχώς δεν μπορεί να αποτυπωθεί στην φωτογραφία

Πλήρως ψηφιακό όργανο με τις βασικές ενδείξεις και ευανάγνωστο σε όλες τις φωτιστικές συνθήκες



Η βαφή των πλαστικών είναι εντυπωσιακά ποιοτική, η συναρμογή τους εξαιρετική, οι διακόπτες διαθέτουν πηλαιοί με φωτισμό, οι μανέτες είναι ρυθμιζόμενες και σπαστές, το φινιρίσμα στα καλύμια του μπροστινού είναι εντυπωσιακό, το αλουμινένιο ψαλίδι που θυμίζει τα αντίστοιχα των KTM είναι πάνω από τις προσδοκίες, ενώ υπάρχουν και πάρα πολλές λεπτομέρειες που ανεβάζουν τα ποιοτικά στάνταρ σε ευχάριστα υψηλά επίπεδα. Αρκεί, για παράδειγμα, να δει κανείς το πώς ανοίγει το καπάκι που κρύβει την τάπα του ρεζερβουάρ, θυμίζοντας το άνοιγμα των πορτ μπαγκάζ από Mercedes (!), ή την ποιοτική κατασκευή των καθρεφτών που μπορούν να περιστραφούν 360° στην βάση τους. Εντάξει, υπάρχουν και σημεία που χρήζουν καλύτερης μελέτης, όπως για παράδειγμα ο τζόγος στα ρυθμιστήρια των μανετών, ή το σγκώδες παξιμάδι στο σημείο που δένει η πάνω πλάκα του μπροστινού στο πλαίσιο, αλλά αυτά είναι πταίσματα μπροστά στην γενικότερη ποιοτική εικόνα της μοτοσυκλέτας.

Optimus... ride

Αντικρίζοντας για πρώτη φορά την... Transformer εικόνα του R250 –αυτή η εμφάνιση ήταν άγνωστη στις προσδοκίες του εργοστασίου, όπως μαρτυρά και το αντίστοιχο σχήματος κλειδί της μοτοσυκλέτας- το να μπει σε mood streetfighter είναι μονόδρομος. Το μεταβλητής διατομής τιμόνι ενισχύει την αίσθηση και ο διακόπτης που ακοιλουθεί την scooter φιλοσοφία δεν αρκεί για να αντιστρέψει

την εντύπωση. Το ίδιο κάνει και η θέση οδήγησης, με τη σέλα να φέρνει το σώμα μπροστά, τα μαρσιέ να ανεβάζουν τα πόδια σχετικά ψηλά και πίσω, ενώ οι γωνίες των άκρων δεν είναι ιδιαίτερα ανοιχτές, αλλά αρκούτσως επιθετικές.

Ο κινητήρας του κάτι μας θύμισε, κι όντως αποτελεί αντίγραφο του Honda CBF 250. Επιδεικνύει μια βελούδινη λειτουργία με το που θα πάρει μπροστά, αλλά μόλις ανέβουν λίγο οι στροφές το τελικό της εξάτμισης κάνει ό,τι μπορεί για να απελευθερώσει και την τελευταία ρανίδα αγριάδας που μπορεί να κρύβει ο ήχος του αερόψυκτου μονοκύλινδρου. Στα κλεισίματα του γκαζιού ακούγονται μάλιστα και μερικά ήπια σκασίματα που λειτουργούν μόνο ως ακουστικό εφέ, καθώς ο ψεκασμός της Delphi λειτουργεί κατά τ' άλλα μια χαρά. Η απόδοση, η οποία μόλις που ακουμπάει τους 20 ίππους, μπορεί να μην ξηλώνει χαλίκια από την άσφαλη, αλλά με την βοήθεια της πολύ σωστής, κοντής κλιμάκωσης του κιβωτίου, είναι εκμεταλλεύσιμη παντού. Όπως αποτυπώθηκε και στο δυναμομετρικό διάγραμμα, ο μονοκύλινδρος ξεκινά την παραγωγή δύναμης λίγο πάνω από το ρεβαντί και δεν σταματά να αυξάνει την ισχύ του παρά μόνο μετά τις 8.500 στροφές. Προσοχή όμως για όσους θελήσουν να το διαπιστώσουν στην πράξη, διότι θα το κάνει χωρίς... δίχτυ ασφαλείας καθώς δεν υπάρχει κόφτης! Το θετικότατο κιβώτιο συνεργάζεται και αυτό από τη μεριά του για γρήγορες αλλαγές, ώστε να υπάρχουν πάντα τα απαραίτητα ποσά ροής που θα κρατήσουν το R250 σε ένα οβέλο ρυθμό, είτε κινείται στο "πεδίο μάχης"

της πόλης, είτε –γιατί όχι;- σε στριφτερό δρόμο του επαρχιακού δικτύου.

Διότι το μονοκύλινδρο της Daytona, πέρα από το ρόλο του commuting μπορεί να προσφέρει και δόσεις διασκέδασης στις αντίστοιχες συνθήκες. Το πακέτο πηλαιοίου-αναρτήσεων διαθέτει την απαραίτητη... χημεία συνεργασίας επιδεικνύοντας μια ανέλιστα ενιαία και συμπαγή συμπεριφορά, κάθε φορά που καλείται να διαχειριστεί πιο σπορ ρεζέεις. Παρά το μικρό μεταξόνιο, το R250 δεν συμπεριφέρεται νευρικά όταν του ζητηθεί να ηλαγιάσει γρήγορα και απότομα, ενώ και μέσα στη στροφή θα κρατήσει τη γραμμή αποφασιστικά, χωρίς διαταγμούς από τυχόν στρεβλώσεις των ασάθηνων σωληθών του πηλαιοίου. Έχει την ικανότητα να απορροφήσει και μεγάλο μέρος από τις δυνάμεις που θα περάσουν λόγω της μαλακής λειτουργίας του μπροστινού, την στιγμή που το αμορτισέρ πίσω διατηρεί ένα πιο σκληρό... προφίλ και πιο ταιριαστό με τον χαρακτήρα του μονοκύλινδρου. Αυτό έχει και σημαντικά οφέλη σε ό,τι αφορά την ευελιξία του R250, είτε όταν τη χρειαστεί για γρήγορους ελιγμούς στην κίνηση της πόλης, είτε σε συνεχόμενες και γρήγορες εναλλαγές κλίσεων σε μια διαδρομή με πολλές στροφές και λίγες ευθείες. Αυτή η αίσθηση του ενιαίου συνόλου είναι παρούσα παντού και πάντα, όπως δυναμικό παρόν δηλώνει και το ABS –η μονάδα 9.1M της Bosch παρακαλώ- που συνεργάζεται αγαστά με τα εξαιρετικά φρένα του Daytona. Το εντυπωσιακό όμως δεν αφορά τόσο την απόδοση των φρένων, όσο τη διάρκειά

του, αφού ακόμη και στις μετρήσεις της απόστασης επιβράδυνσης, αλλά και σε γρήγορη καταφορική διαδρομή, δεν έδειξαν το παραμικρό ίχνος κόπωσης ή πτώσης της απόδοσης. Για μια τέτοιου οικονομικού επιπέδου μοτοσυκλέτα είναι άκρως εντυπωσιακό το γεγονός.

Μέγεθος σχετικό

Και μιας και "έπεσε στο τραπέζι" η έννοια του κόστους, δεν γίνεται να μην αναφέρουμε το μεγαλύτερο προσόν του R250, που δεν είναι άλλο από την τιμή του. Η τιμή γενικότερα, και επειδή πολύ λόγος γίνεται μετά από κάθε δοκιμή, είναι ένα σχετικό μέγεθος. Δεν είναι απλά "τόσα λεφτά, για τόσα κυβικά". Εξαρτάται από τον εξοπλισμό, την τεχνονομία, ακόμη και με την ευρύτερη έννοια του ανταγωνισμού, ή ακόμη και με το πρεστίτζ μιας μοτοσυκλέτας. Μπορεί, για παράδειγμα, μια μοτοσυκλέτα μεσασίου κυβισμού να κοστίζει 1.000 με 1.500 ευρώ παραπάνω από τους ανταγωνιστές της, αλλά ταυτόχρονα να βρίσκεται στο ίδιο επίπεδο κόστους με τα σκουτέρ της κατηγορίας των 400 κυβικών. Λαμβάνοντας όλα αυτά υπ' όψιν, το δεδομένο ότι το R250 κοστίζει μόλις 3.195 ευρώ, φλαμβάνει ένα ιδιαίτερο βάρος. Αυτόματως μπαίνει στην λίστα με τις εξαιρετικά ενδιαφέρουσες επιλογές, που σσφώς αυτά που προσφέρει είναι αντίστοιχα –αν όχι περισσότερα- από αυτά που αξίζει. Διαθέτει design, διαθέτει ποιότητα, έχει δυνατότητες και ξεχωρίζει παράλληλα από την χαστική σε πλήθος συνομοταξία των "κινέζικων". Το Daytona R250 αξίζει και με το παραπάνω τον τίτλο της έκπληξης.



Αλουμινένιο ψαλίδι με ενισχυτικά νεύρα, που θυμίζει αρκετά το αντίστοιχο των KTM

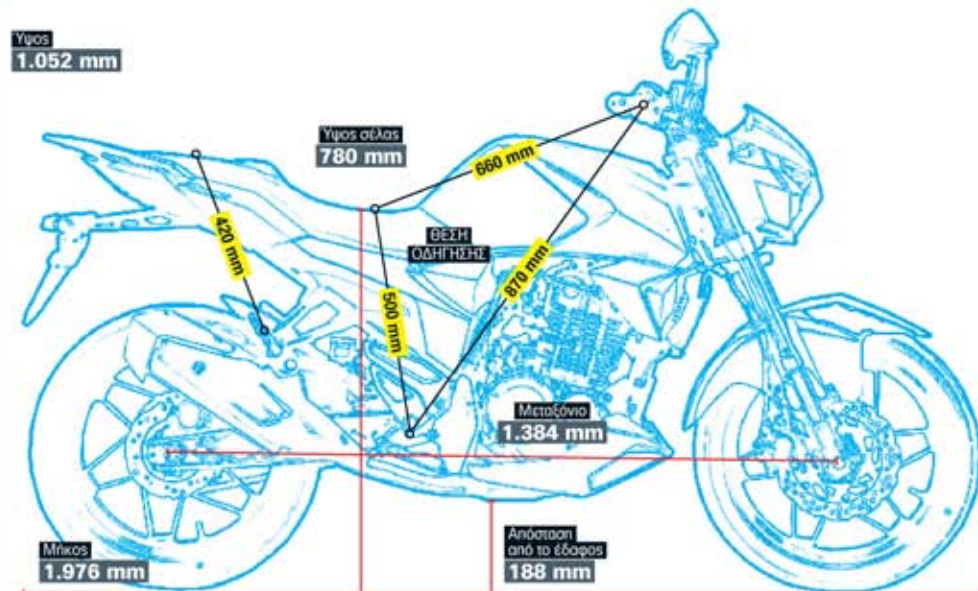
Αμορτισέρ με ξεχωριστό δοχείο εκτόνωσης, το οποίο έχει σφικτή λειτουργία και αποδίδει μια χαρά

Μανέτες σπαστές και ρυθμιζόμενες, έστω κι αν δεν πρόκειται για τις ακριβότερες του είδους. Παρόλα αυτά μαρτυρούν μια σχεδιαστική προσοχή στη λεπτομέρεια και μια πρόθεση παροχής αναβαθμισμένου εξοπλισμού



Daytona R250

Γκοργκόλης Α.Ε.



Μέτρηση Βάρους

Πίσω 50,0%

161,0 kg

χωρίς καύσιμα: 152,75 kg

Σφάλμα στο σφάλμα κατασκευαστή: +1,2%

Εμπρός 50,0%

ΠΙΣΩ

ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Ένα αμορτισέρ με μοχλικό

Διαδρομή (mm): -

Ρυθμίσεις: Προφρόνιση ελατηρίου

ΤΡΟΧΟΣ

Ελαστικά: 150/55R 17

ΦΡΕΝΟ

Δίσκος τύπου "μαργαρίτα" με δαγκάνα ενός εμβόλου και ABS

ΕΜΠΡΟΣ

ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιτούνι

Διαδρομή/Διάμετρος (mm): -/110

Ρυθμίσεις: Καμία

ΤΡΟΧΟΣ

Ελαστικά: 110/70R 17

ΦΡΕΝΟ

Δίσκος τύπου "μαργαρίτα" με δαγκάνα δύο εμβόλων και ABS

ΟΡΓΑΝΑ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Ψηφιακή οθόνη με ενδείξεις για στροφόμετρο/ταχύμετρο/ολικό και μερικό χιλιομετρική/στάθμη καυσίμου/ρολόι/τάση μπαταρίας και ενδεικτικές λυχνίες για έλεγχο κινητήρα/φλας/μεγάλη σκάλα φώτων/λειτουργία ABS/νεκρά/ήσηση λαδιού



Εξοπλισμός αναβάτη

Κράνος: **MT** Μπουφάν: **Macna**
Παντελόνι: **Held** Μπότες: **Triumph**



ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος: Ατσάλινο σωληνωτό

Πλάτος (mm): 773

Βάρος κατασκευαστή, κενή / γεμάτη (kg): - / 159

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος: Τετράκρονος, μονοκύλινδρος, αερόψυκτος με ψυγείο λαδιού, 4 βαλβίδες και 2EEK

Διάμετρος επί διαδρομή (mm): 73 x 59,5

Χωρητικότητα (cc): 249

Σχέση συμπίεσης: 10,4:1

Ισχύς (HP/γρμ): 25 / 8.500

Ροπή (kg.μ/γρμ): 2,3 / 6.500

Ειδική ισχύς (HP/l): 96,8

Τροφοδοσία: Ψεκασμός

Σύστημα εξαγωγής: 1 σε 1

Σύστημα λίπανσης: Υγρό κάρτερ

Σύστημα εκκίνησης: Μίζα

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης: Υγρός πολυδίσκος

Πρωτεύουσα μετάδοση / σέση:

Με γρανάζια / -

Τελική μετάδοση / σέση:

Με αλυσίδα / 3,100

Σχέσις

1η 2,846 2η 1,941 3η 1,450

4η 1,174 5η 0,960 6η 0,885

ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ

Km/h	Sec	Μέτρα
0-50	2,56	21,23
0-100	9,36	171,22

ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ

Μέτρα	Sec	Km/h
0-400	16,78	117,87
0-1.000	33,66	132,16

ΕΙΚΟΝΙΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΜΑ

Km/h	Sec	Μέτρα
80-140	12,46	58,17

ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΕΝ ΚΙΝΗΣΕΙ (sec/μέτρα)

Km/h	4η	5η	6η
40-80	5,62/92,39	8,26/136,8	9,93/166,66
80-120	12,96/364,58	16,5/485,91	11,32/323,51

ΦΡΕΝΑΡΙΣΜΑ

Km/h	Sec	Μέτρα
120-40	2,65	58,17

ΚΙΛΑ ΑΝΑ ΙΠΠΟ

	Κενή	Γεμάτη
Θεωρητικά		6,4
Πραγματικά	7,9	8,4

Δυναμιομέτρηση



Ο μικρός μονοκύλινδρος της Zontes ζει για να ανεβάζει στροφές! Από το ρελαντί και μέχρι ψηλά, μετά τις 8.000 αφού δεν υπάρχει κόφτης (l), παράγει δύναμη αδιάκοπα, με δύο μικρές "κοιλίες" στις 3.500 και στις 5.000 στροφές, οι οποίες όμως δεν γίνονται εύκολα αντιληπτές, χάρη στον γρήγορο ρυθμό που ανεβάζει στροφές. Στην πράξη αυτό σημαίνει σε μια διαρκή παροχή δύναμης, με διάρκεια ψηλά. Αντίστοιχα είναι και τα δεδομένα για την ροπή, καθώς από τις 5.500 στροφές είναι διαθέσιμο πάνω από το 70% των συνολικών χιλιογραμμόμετρων που παράγει ο κινητήρας.

● Ισχύς (HP): **19,2 / 7.700**
● Ροπή (kg.μ/γρμ): **1,9 / 6.600**



Ο κινητήρας του R250 με τις ψύκτρες και το μεγάλο ψυγείο λαδιού, δεν καταφέρνει να κλέψει την προσοχή από το φουτουριστικό σχεδιασμό των πλαστικών. Το ανεστραμμένο πιτούνι είναι λίγο αργό σε αποσβέσεις, ενώ το διακόφτερο αποδίδει εξαιρετικά και με διάρκεια

Κατανάλωση



Αυτονομία (km)

288

Ρεζερβουάρ (l): **13,0** Ρεζέρβα (l): --