



# Το **rock** αστέρι της Daytona

Μετά το Maverick 500 ήρθε και η σειρά του Rockstar 500 της Daytona να αμφισβητήσει με σοβαρότητα το κατεστημένο, αυτή τη φορά στην κατηγορία των προσιτών γυμνών μοτοσυκλετών γενικής χρήσης

# Τα

προειδοποιητικά καμπανάκια έχουν σωπάσει να χτυπάνε στα αυτιά των ιαπωνικών εργοστασίων πριν δύο χρόνια και πλέον σκούζουν δυνατά οι σειρήνες του πολέμου. Τα κινέζικα εργοστάσια δεν έρχονται, πλέον...

είναι εδώ και μάλιστα κρατούν πολύ πιο ισχυρά όπλα σε σχέση με το παρελθόν. Στην τιμή και τον εξοπλισμό που ήταν έως τώρα το μόνο δέλεαρ που είχαν οι κινέζικες μοτοσυκλέτες, έχουν προστεθεί και σημαντικά "ποιοτικά" χαρακτηριστικά που έχουν να κάνουν με την απόλαυση της οδήγησης. Προφανώς αυτό δεν αφορά όλα τα κινέζικα εργοστάσια, ούτε όλες τις καινούργιες κινέζικες μοτοσυκλέτες. Όμως από εκεί που η οδήγηση μιας κινέζικης μοτοσυκλέτας ήταν μια μίζερη και κάποιες φορές επικίνδυνη διαδικασία στους ελληνικούς δρόμους, τώρα πια υπάρχουν ορισμένα μοντέλα που συγκρίνονται απευθείας με τις κορυφαίες προτάσεις της αγοράς και όχι απλώς δεν

χάνουν, αλλά σε κάποιους τομείς ανεβάζουν και τον πήχη!

Το Daytona Rockstar 500 είναι ένα από τα τρία-τέσσερα κινέζικα μοντέλα που έχουμε οδηγήσει και μας "ανάγκασαν" να πούμε πως είναι από τα καλύτερα στην κατηγορία τους, όχι απλώς ως αγορά με οικονομοτεχνικά κριτήρια για όσους δεν έχουν χρήματα για μια ιαπωνική ή ευρωπαϊκή μοτοσυκλέτα, αλλά για την ευχαρίστηση που προσφέρουν όταν τα οδηγείς.

## Με τη δεύτερη ματιά

Όπως και το Maverick 500, έτσι και το Rockstar 500 έχει τον δικύλινδρο εν σειρά κινητήρα των 471 κυβικών, που στα χαρτιά μοιάζει σε όλα του ίδιος με τον αντίστοιχο κινητήρα των Honda CB 500, είναι ακριβώς ίδιος με της Loncin που έχουν τα Voge, αλλά δεν είναι ακριβώς ο ίδιος με της Honda και ούτε ακριβώς ίδιος με του Brixton 500 που κάναμε δοκιμή πρόσφατα. Όλοι αυτοί οι δίδυμοι κινητήρες κατασκευάζονται στην Κίνα πάνω στο ίδιο "μοτίβο" της Honda, αλλά από διαφορετικά εργοστάσια και έχουν διαφορετικούς προμηθευτές μηχανικών μερών, όπως διαφορετικά από μοντέλο σε μοντέλο είναι και τα περιφερειακά τους (ψεκασμοί, ECU, φίλτροκούτια, εξατμίσεις κ.τ.λ.). Ως αποτέλεσμα υπάρχουν μικρές διαφορές στην απόδοση και αντί-

στοιχες διαφορές στην ποιότητα λειτουργίας τους. Ο συγκεκριμένος του Daytona Rockstar 500 ήταν εξαιρετικός από κάθε άποψη και παραδόξως πιο πολιτισμένος σε λειτουργία από του Maverick 500, που τυπικά είναι ακριβώς ίδιος. Βέβαια υπάρχει διαφορά στην εξάτμιση και στο φίλτροκούτι λόγω διαφορετικού



Οι LED προβολείς προσφέρουν έντονο λευκό φωτισμό αλλά τις περισσότερες φορές πάσχουν σε εύρος δέσμης και το Rockstar 500 δεν ξεφεύγει του κανόνα



ρεζερβουάρ. Λαμβάνοντας υπόψη και την απουσία του φάιρινγκ και των πλαστικών γύρω από τον κινητήρα, το Rockstar 500 έχει πολύ λιγότερους κραδασμούς υψηλής συχνότητας να φτάνουν στο σώμα του αναβάτη και απουσιάζουν οι παρασιτικοί ήχοι. Έτσι η αίσθηση που αποκομίζει ο αναβάτης από την συνοδική λειτουργία του κινητήρα δεν διαφέρει σε κάτι από εκείνη ενός Honda CB 500. Παρά το γεγονός πως το Rockstar 500 έχει αρκετά "φουσκωμένη" εμφάνιση και

είναι σαφώς από τα πιο ογκώδη γυμνά της κατηγορίας του αυτή τη στιγμή, η αίσθηση όταν το καθαίλας και το οδηγείς με χαμηλές ταχύτητες, είναι ελαφριά και άμεση σε κάθε εντολή των χεριών και του σώματος. Τα 195 πραγματικά κιλά με γεμάτο το ρεζερβουάρ είναι απόλυτα ισοσκελισμένα ως προς την κατανομή τους στον εμπρός τροχό (50,1%) και τον πίσω (49,9%) κι αυτός είναι ο βασικός λόγος που κρύβει τόσο καλά το βάρος του στις χαμηλές ταχύτητες.

Μονόμπρασο ψαλίδι και δίδυμη εξάτμιση με συμπαθητική χροιά ήχου... Ποιος σας είπε πως οι μοτοσυκλέτες της A2 πρέπει να είναι άχρωμες;







Επιπλέον, η σέλα έχει την ιδανική απόσταση από το έδαφος και το φαρδύ τιμόνι πέφτει με φυσικότητα στα χέρια σου. Οι μανέτες του συμπλέκτη και του εμπρός φρένου έχουν γραμμική και άμεση απόκριση, όπως θετικό και άμεσο στις αλληλαγές είναι το κιβώτιο ταχυτήτων. Μαζί με την εξαιρετική άνεση που προσφέρουν οι αναρτήσεις της KYB και τα υψηλά επίπεδα πρόσφυσης των Pirelli MT60RS, το Rockstar 500 είναι απολαυστικό στη σβέλτη οδήγηση μέσα στην πόλη. Είναι από τις πιο ευχάριστες μοτοσυκλίδες που υπάρχουν αυτή τη στιγμή στην κατηγορία για καθημερινή χρήση, είτε είσαι μόνος σου πάνω στη σέλα, είτε έχεις συνεπιβάτη. Οι αναρτήσεις της KYB κάνουν εξαιρετική δουλειά στον τομέα της άνεσης και ο τροχός των 18" εμπρός στρογγυλεύει τις κοφτές ανωμαλίες καλύτερα από τους μικρότερους τροχούς των 17". Το μονόμπρατσο ψαλίδι πίσω δεν είναι υπερβολικά πιο βαρύ από ένα συμβατικό και η ύπαρξη

μοχλικού βοηθάει την πίσω ανάρτηση να προσφέρει το ίδιο υψηλό επίπεδο άνεσης με την εμπρός. Πέρα από την ομορφιά, το μονόμπρατσο ψαλίδι βοήθησε τους σχεδιαστές να φέρουν το τελικό της εξάτμισης πολύ κοντά στο σώμα της μοτοσυκλίδας, κάτι που λειτουργεί ευεργετικά στον τομέα της ευελιξίας, καθώς το Rockstar 500 μπορεί να ελιχθεί με ευκολία ανάμεσα στα ακινητοποιημένα αυτοκίνητα.

Η Daytona ισχυρίζεται πως η μέση κατανάλωση είναι κάτω από 4 λίτρα για κάθε 100 χιλιόμετρα, οπότε με το μεγάλο ρεζερβουάρ των 18 λίτρων η αυτονομία φτάνει έως τα 450 χιλιόμετρα. Ίσως σε έναν ιδανικό κόσμο να επιτύχεις τόσο χαμηλή κατανάλωση, όμως στα δικά μας χέρια δεν έπεσε κάτω από τα 4,5 λίτρα, ενώ τις περισσότερες φορές η μέση κατανάλωση ήταν μεταξύ 5,4 και 5,8 λίτρα. Για να πούμε την αμαρτία μας, λίγες φορές συγκρατηθήκαμε και οδηγήσαμε με οικονομικό τρόπο. Κι αυτό μάλλον θα



Η LCD οθόνη έχει πλούσιες ενδείξεις, θύρα USB στο πλάι και καλόγουστα γραφικά, όμως όσο όμορφη και ποιοτική δείχνει το βράδυ, τόσες πολλές αντανakλάσεις έχει στο φως της ημέρας

πρέπει να θεωρηθεί ως μεγάλο κομψιμέτο για μια μοτοσυκλίδα της κατηγορίας του Rockstar 500.

### Όσο σπορ πρέπει

Προφανώς έχετε καταλάβει πως το Rockstar 500 μας άρεσε πολύ και ο βασικός λόγος είναι η σωστή αναλογία άνεσης, πρακτικότητας και σπορ συμπεριφοράς. Έχει ισορροπημένο χαρακτήρα και συμπεριφέρεται σε όλους τους τομείς όπως πρέπει να κάνει μια σύγχρονη μοτοσυκλίδα της κατηγορίας. Η scrambler αισθητική δεν έχει αρνητικές επιπτώσεις στην πρακτικότητα ούτε στη συμπεριφορά και δεν υπάρχουν παραξενιές στο βωμό του στυλ. Τα φρένα της Nissin έχουν αίσθηση και δύναμη που συγκρίνεται, όχι μόνο με τα καλύτερα της κατηγορίας, αλλά και με μεγαλύτερης κατηγορίας μοτοσυκλίδες. Μάλιστα είναι από τις ελάχιστες μοτοσυκλίδες πλέον που μπορείς να απενεργοποιήσεις πλήρως το ABS, αν θέλεις να κάνεις endo ή drift στην άσφαλτο.

Στο χώμα οι δυνατότητες του Rockstar 500 περιορίζονται στο επίπεδο της απλής διέλευσης από βατούς χωματόδρομους, αλλά αν βρεις στο δρόμο σου καμιά αιλιάνη με πατημένο χώμα μπορείς να παίξεις σε λογικά επίπεδα, όχι όμως να κάνεις παρεκτροπές. Αντιθέτως, στην άσφαλτο τα ελαστικά της Pirelli τα πάνε θαυμάσια με την άθλια ελληνική άσφαλτο και προσφέρουν πολύ καλή επίπεδα πρόσφυσης. Η γεωμετρία του πλαισίου είναι ουδέτερη και δεν κρύβει εκπλήξεις στον αναβάτη, δημιουργώντας αίσθημα εμπιστοσύνης σε τέτοιο βαθμό, που πολλές φορές σε ενοχλεί το γεγονός πως τα μαρσιέ είναι χαμηλά τοποθετημένα και βρίσκουν συχνά στην άσφαλτο. Από την άλλη μεριά βέβαια έχει την πλάκα του να ξύνεις μαρσιέ ακόμα και μέσα στους δρόμους της πόλης! Όλα τέλεια λοιπόν; Καμιά μοτοσυκλίδα δεν είναι τέλεια και όλες έχουν τα κουσούρια τους. Στην περίπτωση του Rockstar 500 η αρνητική κριτική αφορά κυρίως την TFT οθόνη των οργάνων που δεν έχει κάποια επιστροφή για τις αντανakλάσεις, οπότε στο φως της ημέρας είναι εξαιρετικά δύσκολο να διαβάσεις με την πρώτη ματιά τις ενδείξεις. Το δεύτερο σημείο κριτικής αφορά το φινιρίσμα των πλαστικών που

Το "scrambler" στιλ δεν κατέστρεψε την πρακτικότητα, οπότε η σέλα φιλοξενεί άνετα δύο άτομα έχοντας επαρκέστατο πλάτος και μήκος για τον συνεπιβάτη



Αυτή εδώ η φωτογραφία φέρνει στο μυαλό Ducati Scrambler 800...



να μην δικαιολογείται ως ένα βαθμό από την τιμή, αλλά έρχεται σε αντίθεση με την πολύ καλή ποιότητα φινιρίσματος που έχουν τα μεταλλικά μέρη. Τέλος, θα γκριδιάσουμε λίγο και για τα LED φώτα, που είναι μεν της μόδας και έχουν σαφώς πιο έντονο ρεακό φωτισμό από έναν συμβατικό προβολέα αλογόνου, αλλά το φάσμα φωτισμού τους όταν η μοτοσυκλίδα φρενάρει έντονα ή ηλαγιάζει στις στροφές, μεταβάλλεται απότομα και δημιουργεί σκοτεινά σημεία. Μέσα στην πόλη δεν είχαμε κάποιο πρόβλημα με τα φώτα, αλλά στους σκοτεινούς επαρχιακούς δρόμους θα πρέπει να μειώσεις ρυθμό.

### Ευ ζην

Το δυνατό χαρτί του Rockstar 500, όλες αυτές τις ημέρες που το είχαμε στα χέρια μας, ήταν η ευκολία συμβίωσης μέσα στο παρανοϊκό αστικό περιβάλλον της Αθήνας. Είτε κάναμε τις συνηθισμένες βαρετές μετακινήσεις σπίτι-δουλειά, είτε βιαζόμασταν να προλάβουμε να ολοκληρώσουμε τις υποχρεώσεις της ημέρας, είτε βοητάραμε στην παραλιακή, είτε μας ερχόταν η όρεξη να ξύσουμε τα μαρσιέ του στις στροφές και να κάνουμε καμιά σούζα, το Rockstar 500 ανταποκρινόταν με φιλότιμο και συμμετείχε στις επιθυμίες μας με ενθουσιασμό. Πρακτικά προσφέρει στον αναβάτη του αντίστοιχο επίπεδο ζωής με τις γυμνές μοτοσυκλίδες της μεγαλύτερης κατηγορίας των 650-700. Οι επιδόσεις του δικύκλινδρου κινητήρα είναι επαρκέστατες για μια

γυμνή μοτοσυκλίδα, οπότε ακόμα και στις ευθείες της εθνικής έχεις πρακτικά τις ίδιες ταχύτητες ταξιδιού (130-150km/h) με τις μεγαλύτερου κυβισμού γυμνές μοτοσυκλίδες, αφού το όριο το βάζει ουσιαστικά η αντίσταση του αέρα στο σώμα του αναβάτη και όχι η ιπποδύναμη του κινητήρα. Πρόκειται για μια πολύ σοβαρή πρόταση απέναντι στο κατεστημένο της κατηγορίας του.



Ο εμπρός τροχός των 18" και το ποιοτικό πηρούνι της KYB με την μεγάλη διαδρομή των 155mm, προσφέρουν κορυφαίο επίπεδο άνεση. Αντίστοιχου επιπέδου και τα φρένα της Nissin για τα δεδομένα της κατηγορίας





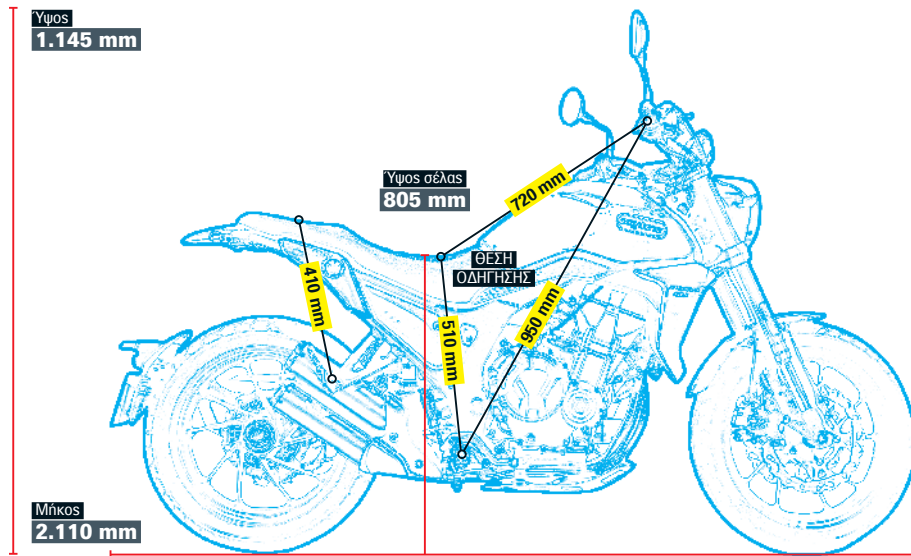
# Daytona Rockstar 500

ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε.

€ 5.995

**Εξοπλισμός αναβάτη**

Κράνος: **Bell** Μπουφάν: **Nordcode**  
Παντελόνι: **Nordcode**  
Μπότες: **Forma**



<b>Μέτρηση Βάρους</b>	Πίσω <b>49,9%</b>	<b>195,0 kg</b>	χωρίς καύσιμο: <b>181,0 kg</b>	Σφάλμα στοιχείων κατασκευαστή: <b>0%</b>	Εμπρός <b>50,1%</b>
-----------------------	-------------------	-----------------	--------------------------------	--	---------------------

**ΠΙΣΩ**

**ΑΝΑΡΤΗΣΗ**  
Ένα αμορτισέρ με μοχλικό

**Διαδρομή (mm):** 88

**Ρυθμίσεις:** Προφώρτιση ελατηρίου

**ΤΡΟΧΟΣ**  
Ζάντα: 5 x 17

**Ελαστικά:** 160/60-17

**ΦΡΕΝΟ**  
Ένας δίσκος 240mm με δαγκάνα δύο εμβόλων και ABS της Bosch

**ΕΜΠΡΟΣ**

**ΑΝΑΡΤΗΣΗ**  
Ανεστραμμένο πιουόνι

**Διαδρομή/Διάμετρος (mm):** 155/41

**Ρυθμίσεις:** Προφώρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης/επαναφοράς

**ΤΡΟΧΟΣ**  
Ζάντα: 3 x 19

**Ελαστικά:** 110/80-19

**ΦΡΕΝΟ**  
Δύο δίσκοι 300mm με δαγκάνα δύο εμβόλων Nissin και ABS της Bosch

**ΟΡΓΑΝΑ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ**

Οθόνη LCD και ενδείξεις για ταχύτητα/στροφές/ώρα/αυτονομία/επιλεγμένη σχέση/μερικό και ολικό χιλιομετρικό/θερμοκρασία υγρού/στάθμη καυσίμου. Ενδεικτικές λυχνίες για φλας/μεγάλη σκάλα φωτών/ρεζέρβα/έλεγχος κινητήρα/μπαταρία. Προβολέας LED και φώτα ημέρας, μία θύρα USB και μία πρίζα 12V, ρυθμιζόμενο δίκανλο ABS με δυνατότητα πλήρους απενεργοποίησης.



**ΠΛΑΙΣΙΟ**

Τύπος: Ατσάλινο σωληνωτό

Πλάτος (mm): 895

Βάρος κατασκευαστή, γεμάτη (kg): 194

**ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ**

Τύπος: Τετράχρονος, υγρόψυκτος, δικύλινδρος με 2EEK και 4 βαλβίδες

Διάμετρος επί διαδρομή (mm): 67 x 66,8

Χωρητικότητα (cc): 471

Σχέση συμπίεσης: 10,6:1

Ισχύς (HP/rpm): 46/9.500

Ροπή (kg.m/rpm): 4,1/6.500

Ειδική ισχύς (HP/l): 97,7

Τροφοδοσία: Ψεκασμός της Bosch

Σύστημα εξαγωγής: 1 σε 1

Σύστημα λίπανσης: Υγρό κάρτερ

Σύστημα εκκίνησης: Μίζα

**ΜΕΤΑΔΟΣΗ**

Συμπλέκτης: Υγρός, πολυδίσκος, μονόδρομος

Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση: Με γρανάζια/-

Τελική μετάδοση / σχέση: Με αλυσίδα/-

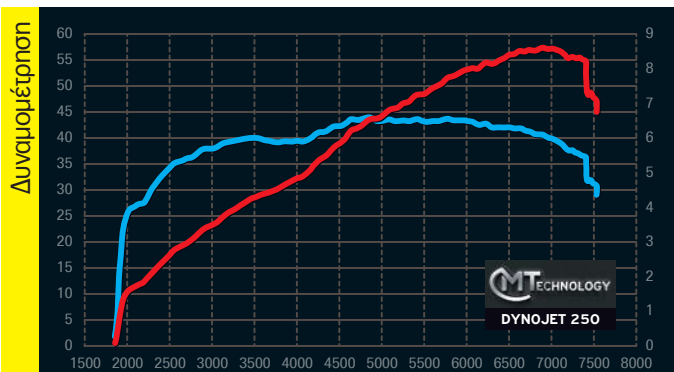
**ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ**

Ρύθμιση βαλβίδων (km): Έλεγχος κάθε 40.000

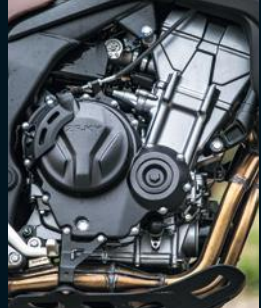
Αλλαγία λαδιού (km): Κάθε 5.000 (έλεγχος στα πρώτα 500 και κάθε 1.000)

Ποσότητα λαδιού με/χωρίς φίλτρο (l): -/-

Φίλτρο λαδιού / αλλαγία (km): Χάρτινο/ Κάθε 10.000



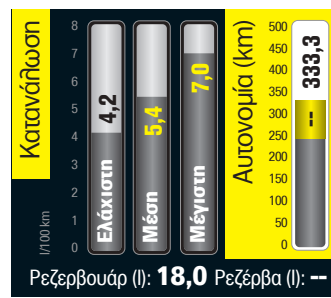
Ο κινητήρας του Rockstar 500 είναι ίδιος (αλλά με διαφορετική εξάτμιση και φίλτροκούτι) με του Maverick 500 ο οποίος φυσικά μοιάζει πολύ με τους αντίστοιχους δικύλινδρους εν σειρά της Honda και της Voge. Παρά τις ομοιότητες υπάρχουν διακριτές διαφορές στον τρόπο και την ποιότητα λειτουργίας. Στην περίπτωση του Rockstar 500 η ιπποδύναμη κορυφώνεται λίγες στροφές πιο πάνω από του Maverick και η ροπή λίγες στροφές πιο κάτω, αλλά οι διαφορές είναι πολύ μικρές και να οφείλονται στις συγκεκριμένες μοτοσυκλέτες που δυναμομετρήσαμε εμείς.



- Ισχύς (HP): **40,2 / 8.400**
- Ροπή (kg.m/rpm): **3,9 / 6.800**



Το φινιρίσμα των πλαστικών και όχι τόσο η ποιότητα ή η συναρμολόγηση τους είναι εκείνη που σκάνει κριτική



**ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ**

Km/h	Sec	Μέτρα
0-50	2,00	14,44
0-100	5,86	98,08
0-150	16,73	491,56

**ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ**

Μέτρα	Sec	km/h
0-400	14,50	142,91
0-1.000	28,24	164,37

**ΕΙΚΟΝΙΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΜΑ**

Km/h	Sec	Μέτρα
80-140	9,33	296,43

**ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΕΝ ΚΙΝΗΣΕΙ (sec/μέτρα)**

Km/h	4n	5n	6n
40-80	4,83/81,05	5,84/97,23	-/-
80-120	5,05/141,11	6,34/178,14	-/-

**ΦΡΕΝΑΡΙΣΜΑ**

Km/h	Sec	Μέτρα
120-40	2,99	64,59

**ΚΙΛΑ ΑΝΑ ΙΠΠΟ**

	Κενή	Γεμάτη
Θεωρητικά	-	4,5
Πραγματικά	-	4,8

