



# Σε βάζει στη μοτοσυκλέτα

Το 350T2 είναι η μοτοσυκλέτα που θα αποκτήσει εκείνος που επιστρέφει στα δίκυκλα μετά από μεγάλη αποχή, εκείνος που για πρώτη φορά θα πατήσει σε δύο τροχούς ή θα πιάσει συμπλέκτη και τέλος εκείνος που έχει κάτι μεγαλύτερο και θέλει ένα πιο οικονομικό καθημερινό μεταφορικό μέσο, ανακαλύπτοντας στην πορεία πως του προσφέρει και πλουσιότερο εξοπλισμό. Με λίγα λόγια είναι ένας μικρός Δούρειος Ίππος που επιτίθεται στη συρρίκνωση του πυρήνα των μοτοσυκλετιστών

## Με

την ανανέωση της γκάμας της και τους νέους κινητήρες των 348 κυβικών μία σημαντική αύξηση κυβισμού από τον προκάτοχο, η οικογένεια των μονοκύλινδρων μοτοσυκλετών κάνει το επόμενο βήμα εξυπηρετώντας ακόμη καλύτερα όλες τις παραπάνω κατηγο-

ρίες κοινού και πολλαπλάσια πιο ικανοποιητικά την τρίτη. Η απόσταση που χωρίζει τα δύο μοντέλα δεν θα φανεί οπτικά καθώς η εξωτερική σχεδίαση δεν έχει αλλάξει ριζικά, τιμώντας τους προηγούμενους κατόχους και την αξία μεταπώλησης, ούτε τα τεχνικά χαρακτηριστικά θα πουν όλη την αλήθεια. Οδηγώντας όμως γρήγορα ο βαθμός εξέλιξης του 350T2 γίνεται άμεσα αντιληπτός και αποτελεί την ειδοποιό διαφορά από τον προκάτοχο. Ξεκινάμε από αυτή την οπτική χρήσης για δύο βασικούς λόγους, με κυριότερο πως η ονομαστική ιπποδύναμη των σχεδόν σαράντα ίππων και η υψηλή συμπίεση συνθέτουν έναν κινητήρα που θέλει να υποστηρίξει τη γρήγορη οδήγηση. Κι έπειτα η εξέλιξη ενός σχετικά νέου κατασκευαστή φαίνεται όταν οδηγείς γρήγορα, είτε αυτός είναι Ιάπωνας στα πρώτα του βήματα σε μία εποχή που έχει περάσει αλλά δεν την ξεχνάμε, είτε Ευρωπαίος σε διάφορα στάδια της ιστορίας του η οποία έχει σκαμπεβάσματα σαν να παθαίνει εγκεφαλικό κάθε δέκα χρόνια, είτε κάποιος άλλος Ασιάτης που έχει ξεκινήσει ανά-

ποδα, πουλώντας εκατοντάδες χιλιάδες δίκυκλα και πλέον νιώθει την ανάγκη να ανέβει επίπεδο για να είναι πιο ανταγωνιστικός. Η γρήγορη οδήγηση αποκαλύπτει τα όρια και αυτά έχουν μεταφερθεί αρκετά ψηλά στο νέο 350T2.

Ο μονοκύλινδρος κινητήρας του T2 δεν έχει επιστροφή στον κύλινδρο χρησιμοποιώντας τις τελευταίες εξελίξεις σε κράμα αλουμινίου και χύτευση, ενώ μεγάλες δίοδοι ψυκτικού υγρού εξασφαλίζουν την απαγωγή της επιπλέον θερμότητας. Με την δοκιμή να εξελίσσεται τις χειρότερες ημέρες ενός από τους καύσωνες του φετινού καλοκαιριού, η ψύξη του μονοκύλινδρου καλά κάνει και αναφέρεται στα τεχνικά χαρακτηριστικά του διότι πράγματι είναι ένα από τα δυνατό χαρτιά του αποδοτικού κινητήρα. Όχι μόνο δεν ανεβάζει θερμοκρασία όπως βλέπουμε και από την ένδειξη των οργάνων, αλλά και πρακτικά ο αναβάτης δεν νιώθει να ψήνεται στα πόδια, οδηγώντας σε σβέλτο ρυθμό το T2 μεσημεριάτικα στον καύσωνα της Αττικής. Προσφέρει δύο χαρτογραφίες, την Mode E και την







Χαρακτηριστική πλέον η εμφάνιση και με LED προβολείς υψηλής απόδοσης



Πολύ καλή συμπεριφορά από το πιρούνι ακόμη και στο χώμα



Άνετη σέλα που σε τοποθετεί μέσα στην μοτοσυκλέτα

είναι και ο μονόδρομος συμπλέκτης που σου επιτρέπει να κατεβάζεις σχέσεις στο κιβώτιο διατηρώντας τις στροφές ψηλά και να έχεις τόσο-όσο φρένο κινητήρα χωρίς να εγκαταλείπει ο πίσω τροχός το έδαφος. Στο κοντέρ μπορείς να δεις αρκετά εύκολα τα 160 με την πραγματική τελική να μην απέχει πολύ από αυτό και το T2 να παραμένει εξαιρετικά σταθερό. Λίγο πιο κάτω και σε σύμφωνες με τον ΚΟΚ ταχύτητες ταξιδιού το T2 είναι κυριολεκτικά ακλόνητο ακόμη και από πλευρικό αέρα, γεγονός που πρέπει να συνοψιολογείται στην άνεση που νιώθει ο αναβάτης όταν ταξιδεύει μαζί του. Οι κραδασμοί βέβαια θα τον συντροφεύουν και θα γίνονται αισθητοί και στα πόδια και στα χέρια, όχι όμως ενοχλητικοί, από εκείνους που σε αναγκάζουν να κάνεις περισσότερες στάσεις ή να το σκέφτεσαι διπλά για μεγαλύτερες αποστάσεις. Με την ηλεκτρικά ρυθμιζόμενη ζελατίνα σε δύο θέσεις, η προστασία από τον αέρα στα ταξίδια ξεπερνά τα πρότυπα της κατηγορίας αυτής και μπαίνει στα χωράφια της επόμενης. Αυτό άλληλωσε ισχύει γενικά για τον εξοπλισμό του 350T2 και είναι χαρακτηριστικό της Zontes για όλα

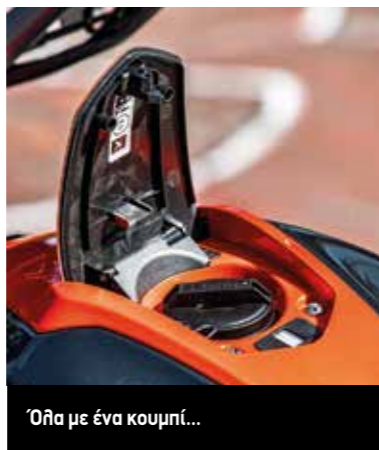
Mode S, με ξεκάθαρο στόχο τη χαμηλότερη κατανάλωση όταν μπορείς να κρατήσεις πιο χαλαρό ρυθμό οδήγησης και όχι τόσο ως μέσο περιορισμού της δύναμης για λόγους ασφαλείας, καθώς και στην ρύθμιση ECU η απόδοση θα εξισωθεί με την Sport αν ανοίξεις τέρμα το γκάζι και περάσεις τις 7.000 στροφές.

### Λίγα κυβικά – Πολλή μοτοσυκλέτα

Η Bosch έχει αναλάβει την διαχείριση του ψεκασμού και εκμεταλλεύεται την καλύτερη ροή από το μεγαλύτερο κατά 30% φίλτροκούτι για να δώσει στον αναβάτη μία σταθερή απόκριση από την γκαζιέρα, που είναι πάντα το ζητούμενο για έναν αποδοτικό μονοκύλινδρο στις χαμηλές στροφές. Στην πράξη το 350T2 τα καταφέρνει αρκετά καλά με πιο βασικό αυτού τη διατήρηση της κατανάλωσης χαμηλά, ένα στοιχείο που επίσης επηρεάζει την απόκριση στις χαμηλές στροφές. Όσο πιο γρήγορα ανοίγεις το γκάζι, τόσο λιγότερο θα φαίνονται τα ζητήματα της απόκρισης, ενώ κομμάτι της γρήγορης οδήγησης



Ηλεκτρικά ρυθμιζόμενη ζελατίνα σε δύο θέσεις με πολύ καλή προστασία και χωρίς παραμορφώσεις



Όλα με ένα κουμπί...

τα μοντέλα. Η επάνω θέση της ζελατίνας θα πρέπει να χρησιμοποιείται και το βράδυ όταν θέλεις να κινηθείς γρήγορα και χρειάζεται να βλῆψεις στο πλήρες εύρος της δέσμης. Στην κάτω θέση της ζελατίνας δημιουργούνται αντανακλάσεις του προβολέα που εξαφανίζονται μόλις την σηκώσεις ψηλότερα. Όλα τα φώτα είναι LED και αρκετά δυνατά επιπλέον ποντάς σου να κινείσαι με ασφάλεια το βράδυ χωρίς ταυτόχρονα να τυφλώνεις όσους έρχονται από το απέναντι ρεύμα, ενώ μπροστά σου δεσπόζει μία εγχρωμη TFT οθόνη που ρυθμίζει την φωτεινότητα της το βράδυ και δεν γίνεται ενοχλητική. Μπορείς να παραμετροποιήσεις το μενού και να προσαρμόσεις τον τρόπο που εμφανίζονται οι πολλές πληροφορίες μέσα από τέσσερις διαφορετικές επιφάνειες, ενώ δέχεται ένα ιδιαίτερο καλωσόρισμα, εντελώς φουτουριστικό και καταδικασμένο για αυτό ακριβώς τον λόγο να μην είναι κοινά αποδεκτό από όλους ανεξαιρέτως τους μελλοπονητικούς ιδιοκτήτες.

Από τον τόσο πλούσιο εξοπλισμό δεν θα μπορούσε να απουσιάζει και η θύρα USB, αλλά η Zontes κοιτά πάντα να κάνει το κάτι έξτρα και για αυτό έχει δύο, οι οποίες προσφέρουν μάλιστα ταχεία φόρτιση. Το πρόβλημα είναι η τοποθέτησή τους, εσωτερικά του φαίρινγκ κι εμπρός από το μπροστινό υποπλαίσιο αντί να έχουν βγει κοντά στην οθόνη. Προφανώς για λόγους προφύλαξης από την βροχή και τον αέρα, όμως και πάλι υπάρχει τρόπος να πετύχεις την αδιάβροχη πρόσβαση σε πιο εύκολη προσβάσιμο σημείο, όπως μας διδάσκει η Honda στην Africa Twin, με την οποία το T2 συγκρίνεται σε επίπεδο εξοπλισμού και κερδίζει, έτσι για να μην ξεχνιόμαστε. Διότι μέσα σε όλα τα υπόλοιπα προσφέρει και νέας γενιάς ασύρματο κεντρικό κλειδίωμα, ενώ ασύρματα αφαιρούνται



Κάθε εργοστασιακό τελικό της Zontes είναι προσεγγμένο εμφανισιακά



Ψαλίδι που θυμίζει τη σχολή της KTM, πολύ ληπτό και με νεύρα που εξασφαλίζουν την ακαμψία

σέλα και τάπα του ρεζερβουάρ για να μην βγάζεις ποτέ το κλειδί από την τσέπη, και με προστασία απέναντι από πτώση στην τάση της μπαταρίας, σε μία προσπάθεια να είναι βέβαιο πως ότι και να γίνει θα καταφέρεις να ξεκλειδώσεις το 350T2. Μέσα στην πόλη το 350T2 σου ρύνει τα χέρια με την πρακτικότητα του εξοπλισμού και την ευκολία χειρισμού καθώς η σέλα είναι χαμηλά τοποθετημένη, αλλά με καλή γωνία για τα γόνατα δίχως να γίνεται πρόβλημα η πολυώρη οδήγηση σε μία στάση σώματος που είσαι «μέσα» στην μοτοσυκλέτα. Με ρυθμιζόμενους μάλιστα βελιέδες κιβωτίου και φρένου σε τρεις θέσεις, το 350T2 παίρνει αρκετά σοβαρά το θέμα της γεωμετρίας. Τα φρένα αναλαμβάνουν δίσκοι και δαγκάνες της J. Juan θυγατρικής της Brembo και την διαχείριση τους ένα δικάναλο ABS που κυρίως εμπρός δουλεύει ικανοποιητικά χωρίς έντονη ανάδραση στη μανέτα ή αμοιώντας απότομα όταν εξαφανίζεται η πρόσφυση και το μπλοκάρισμα συμβαίνει σε πολύ μικρότερο χρόνο. Το ανεστραμμένο πιρούνι των 43mm ευθύνεται σε μεγάλο ποσοστό για τη μεγάλη διαφορά από τον προκάτοχο, τόσο κατά τη σβέλτη οδήγηση σε επαρκιακούς με συνεχείς αλλαγές κατεύθυνσης, όσο και κατά το δυνατό φρενάρισμα και στην εκτός δρόμου οδήγηση. Ο εμπρός τροχός των 19 ιντσών και ο 17άρης πίσω, είναι ιδανικός συνδυασμός για τη συγκεκρι-

μένη κατηγορία και για καθημερινή κίνηση στην άσφαλτο με δυνατότητες εξερεύνησης χωμάτινων διαδρομών. Πλαίσιο και αναρτήσεις συνεργάζονται σε ικανοποιητικό βαθμό ακόμη και όταν θα ζητήσεις από το 350T2 να περάσει πάνω από πέτρες και νεροφαγώματα. Η όρθια θέση οδήγησης δεν θα βοήθει τους ψηλότερους αναβάτες αλλά έτσι κι αλλιώς το να οδηγείς γρήγορα στο χώμα είναι κάτι που βρίσκεται στο άνω όριο των εκτός δρόμου δυνατοτήτων του T2. Μπορεί το πιρούνι να διαβάζει ικανοποι-

ητικά και η συμπίεση να είναι προοδευτική ώστε να μην χάνεις το τιμόνι από τα χέρια σου, πίσω όμως το αθουμνένιο χυτό ψαλίδι και το διαμέτρου 50mm αμορτισέρ είναι προσανατολισμένα στην ασφάλτινη οδήγηση και δεν τα πάνε καλά με τα ανώμαλα εδάφη. Αυτός βέβαια είναι και ένας συμβιβασμός προς τη σωστή κατεύθυνση για να προσφέρει το T2 ενεργητική ασφάλεια και ομοιογενή συμπεριφορά, εκεί που θα χρησιμοποιηθεί και περισσότερο. Με εξαιρετικά πλούσιο εξοπλισμό, υψηλή απόδοση που πλησιάζει μοτοσυκλέτες της επόμενης κατηγορίας και τις ξεπερνά σε αναλογία κιλών ανά ίππο καθώς και ιδιαίτερα χαμηλή κατανάλωση, το 350T2 είναι μία από τις καλύτερες προτάσεις για πρώτη μοτοσυκλέτα ή για μία δεύτερη που θα αναλαμβάνει να ξεκουράσει εκείνη που σκέφτεσαι να ξεπαρκάρεις... 🏍️

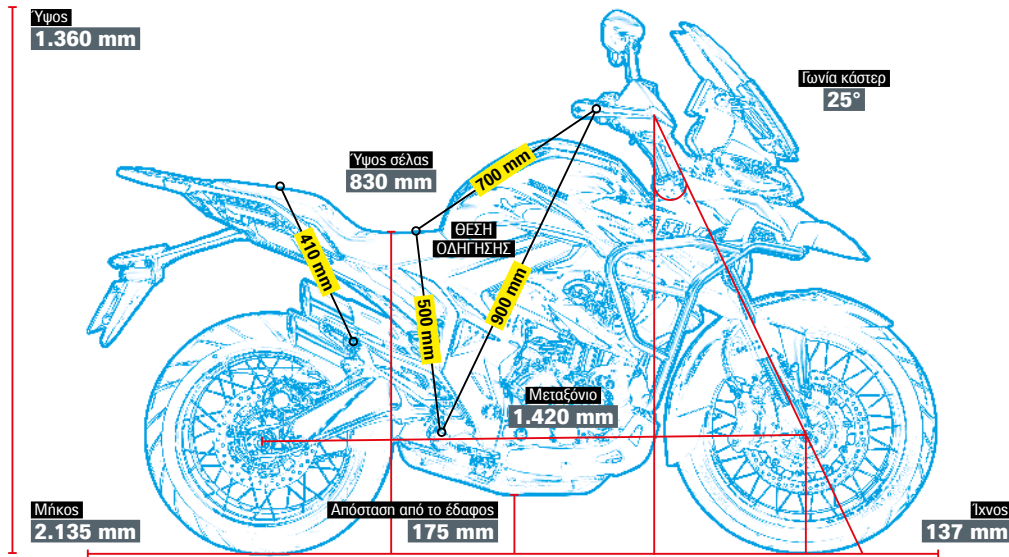




**Daytona by Zontes 350 T2**

ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε.

€ 4.965



**Μέτρηση Βάρους** Πίσω **49%** **205,5 kg** χωρίς καύσιμο: **190,6 kg** Σφάλμα στοιχείων κατασκευαστή: **+5,1%** Εμπρός **51%**

**ΠΙΣΩ**

**ΑΝΑΡΤΗΣΗ**  
Ένα αμορτισέρ

**Διαδρομή (mm):** -

**Ρυθμίσεις:** Προφύρτιση

**ΤΡΟΧΟΣ**  
Ζάντα: 5 x 17

**Ελαστικά:** 160/60-17

**ΦΡΕΝΟ**  
Ένας δίσκος 265mm με δαγκάνα ενός εμβόλου με δικάναλο ABS της Bosch

**ΕΜΠΡΟΣ**

**ΑΝΑΡΤΗΣΗ**  
Ανεστραμμένο πιρούνι

**Διαδρομή/Διάμετρος (mm):** 134/43

**Ρυθμίσεις:** -

**ΤΡΟΧΟΣ**  
Ζάντα: 3,5 x 17

**Ελαστικά:** 110/80-19

**ΦΡΕΝΟ**  
Ένας δίσκος 320mm με δαγκάνα δύο εμβόλων με δικάναλο ABS της Bosch

**ΟΡΓΑΝΑ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ**

Μια έγχρωμη TFT οθόνη με προσαρμοσμένη φωτεινότητα και ενδείξεις για ταχύτητα/στροφές/ώρα/ μέση κατανάλωση/αυτονομία/επιλεγμένη σχέση/μερικό και ολικό χιλιόμετρο/θερμοκρασία γυρο/ στάθμη καυσίμου / φλας/μεγάλη σκάλα φωτών/ρεζέρβα/ έλεγχο κινητήρα/μπαταρία. Δύο Riding modes, μονάδα ABS 9.1 της Bosch, τεχνολογία LED και LED φάτα ημέρας, δύο θύρες USB, keyless τεχνολογία GEN2.5, ηλεκτρικά ρυθμιζόμενη ζελατίνα, προστατευτικά μανιτάρια, ρυθμιζόμενες μανέτες, ηλεκτρομαγνητικές κλειδαριές

**Εξοπλισμός αναβάτη**  
Κράνος: **Airoh** Μπουφάν: **Macna**  
Παντελόνι: **Macna**  
Μπότες: **Gaerne**



**ΠΛΑΙΣΙΟ**  
Τύπος: Ατσάλινο σωληνωτό  
Πλάτος (mm): 850  
Βάρος κατασκευαστή, κενή / γεμάτη (kg): -/196

**ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ**  
Τύπος: Τετράκρονος, υγρόψυκτος, μονοκύλινδρος με 2EEK και 4 βαλβίδες  
Διάμετρος επί διαδρομή (mm): 84,5 x 62  
Χωρητικότητα (cc): 348  
Σχέση συμπίεσης: 12,5:1  
Ισχύς (HP/rpm): 39,5/9.500  
Ροπή (kg.m/rpm): 3,3/7.500  
Ειδική ισχύς (HP/l): 113,5  
Τροφοδοσία: Ψεκασμός της Bosch  
Σύστημα εξαγωγής: 1 σε 2  
Σύστημα λίπανσης: Υγρό κάρτερ  
Σύστημα εκκίνησης: Μιζα

**ΜΕΤΑΔΟΣΗ**  
Συμπλέκτης: Υγρός, πολύδισκος  
Πρωτεύουσα μετάδοση / σέση: Με γρανάζια/-  
Τηλική μετάδοση / σέση: Με αλυσίδα/3,000 (42/14)

**ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ**

Km/h	Sec	Μέτρα
0-50	2,9	21,2
0-100	7,67	141,87
0-150	28,2	860,73

**ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ**

Μέτρα	Sec	km/h
0-400	15,3	133,5
0-1.000	29,9	147,5

**ΕΙΚΟΝΙΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΜΑ**

Km/h	Sec	Μέτρα
80-140	11,4	480,99

**ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΕΝ ΚΙΝΗΣΕΙ (sec/μέτρα)**

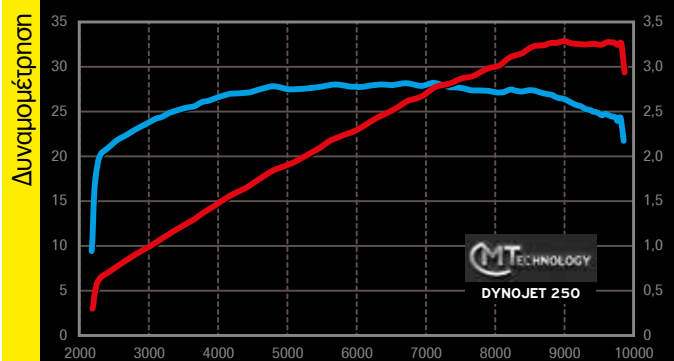
Km/h	4n	5n	6n
40-80	4,8/87,5	5,76/102,8	7,2/136
80-120	7,54/201		9,5/279,6

**ΦΡΕΝΑΡΙΣΜΑ**

Km/h	Sec	Μέτρα
120-40	3,01	67,3

**ΚΙΛΑ ΑΝΑ ΙΠΠΟ**

	Κενή	Γεμάτη
Θεωρητικά	-	4,9
Πραγματικά	5,79	6,24



Απόλυτα γραμμικός μονοκύλινδρος που τραβά ασταμάτητα μέχρι τις 8.500 στροφές και συνεχίζει όμως δίχως πτώση μέχρι και τον κόφτη. Ένα εξαιρετικό διάγραμμα αν το συνδυάσεις με μικρή κατανάλωση που δείχνει αρκετή έρευνα για την τροφοδοσία με την παράσταση όμως να κλέβει η καμπύλη της ροπής γιατί δεν είναι καμπύλη αλλά μία ευθεία από τις 4.100 σχεδόν και μέχρι βαθιά στις ψηλές στροφές! Το 350T2 μένει για απίστευτα μεγάλο διάστημα στροφών στη μέγιστη τιμή της ροπής του και είναι ακριβώς αυτός ο λόγος που το καθιστά ικανό στη σβέλτη οδήγηση, αλλά και αφήνει ικανοποιημένο τον αναβάτη μεγαλύτερων μοτοσυκλετών καθώς δεν κυνηγά τις στροφές, όπως συνήθως συμβαίνει στις μικρές μοτοσυκλέτες.

- Ισχύς (HP): **32,9 / 9.000**
- Ροπή (kg.m/rpm): **2,82 / 5.700**



**Κατανάλωση**

Ελάχιστη	Μέση	Μέγιστη
3,0	4,3	4,8

**Αυτονομία (km)**

441

Ρεζερβουάρ (l): **19,0** Ρεζέρβα (l): --

