



Test - Zontes 350D ABS/TCS 2024

## Πλούτος για όλους

**Το νέο Zontes 350D ήρθε για μας εντυπωσιάσει με τις ικανότητές του, να μας θαμπώσει με τον εξοπλισμό του και να κάνει τον ανταγωνισμό να κρύβει τα ταμπελάκια τιμών του.**

Δοκιμή: Σπύρος Τσαντήλας

Φωτογραφίες: Τάκης Μανιάτης

Δίπλα στο 350E που δοκιμάσαμε πέρυσι τέτοια εποχή, η Zontes έφερε στην Ελλάδα μια νέα παραλλαγή που χτίζεται πάνω στην ίδια βάση, το 350D. Στην ουσία πρόκειται για δύο σκούτερ που μοιράζονται το ίδιο πακέτο κινητήρα, πλαισίου, αναρτήσεων και φρένων, καθώς και πολύ παρόμοιο εξοπλισμό, με το 350D να συνιστά μια πιο μαζεμένων διαστάσεων, λίγο πιο σπορτίφ πρόταση από το 350E.

Αμφότερα ωστόσο βάζουν στο μάτι την αφρόκρεμα της κατηγορίας τους, με μοντέλα όπως τα Honda Forza 350, KYMCO Xciting VS 400, QJMOTOR Fort 350, SYM Maxsym 400, Voge SR4 Max και Yamaha XMAX 300, ωστόσο το 350D είναι αυτό που καταφέρνει να ξεχωρίσει χάρη κυρίως στην τιμή του.





Το εξοπλιστικό του πακέτο είναι εξίσου εντυπωσιακό με αυτό του 350E, περιλαμβάνοντας σχεδόν τα πάντα. Στον τομέα της ασφάλειας ξεχωρίζει το **δικάναλο ABS** και το σύστημα **traction control (TCS)** που μπορεί να απενεργοποιηθεί μέσω του μενού της οθόνης.

Η δε πρακτική πτέρυγα αισθάνεται ζάμπλουτη με ασύρματο κλειδί **Keyless 3.0**, μεγάλη οθόνη **TFT** με τέσσερις επιλογές εμφάνισης και συνδεσιμότητα **Bluetooth**, δύο προγράμματα οδήγησης **Sport/Eco**, **DRL LED** φώτα ημέρας, **ηλεκτρικά ρυθμιζόμενο ανεμοθώρακα**, **αισθητήρες πίεσης και θερμοκρασίας ελαστικών**, αποθηκευτικό χώρο κάτω από τη σέλα που δέχεται ένα **full-face κράνος**, δύο ντουλαπάκια στην ποδιά με διπλή παροχή φόρτισης **USB** στο αριστερό, σχάρα φόρτωσης, πλαϊνό και κεντρικό σταντ, **χειρόφρενο**, **ρυθμιζόμενες μανέτες** και **φωτιζόμενους διακόπτες** στο τιμόνι.

Ουσιαστικά η διαχωριστική γραμμή ανάμεσα στα δύο νέα 350 της Zontes βρίσκεται στις λεπτομέρειες, καθώς το D είναι λίγο πιο μαζεμένο σε διαστάσεις, άρα και σε αεροδυναμική κάλυψη, φορά μικρότερο δοχείο καυσίμου 12 λίτρων (αντί 16 του 350E), έχει μικρότερη αποθηκευτική ικανότητα κάτω από τη σέλα, ενώ ακόμη στερείται των θερμαινόμενων γκριπ.

Αυτά μεταφράζονται σε μια δεκαριά λιγότερα κιλά στη ζυγαριά, αλλά και σε αρκετά μεγάλη διαφορά τιμής στη βιτρίνα που κάνει το 350D να φαντάζει ως το απόλυτο κελεπούρι μεταξύ των ανταγωνιστών του. Θα επανέλθουμε στα ζητήματα τσέπης αργότερα.





Ο κινητήρας του 350D είναι μονοκύλινδρος με έναν εκκεντροφόρο και τετραβάλβιδη κεφαλή, με απόδοση 36.5 ίππων που υπερβαίνει ό,τι έχει να προτείνει ο ανταγωνισμός. Βγάζει τη δύναμή του στον δρόμο προοδευτικά και γλυκά, χωρίς ιδιαίτερους κραδασμούς και διακρίνεται για τη γραμμικότητά του με δυνατές επιταχύνσεις τόσο από στάση, όσο και σε ρεπρίζ, και καλύτερη περιοχή του τις μεσαίες κλίμακες περιστροφής του κινητήρα.

Η δε δύναμή του επαρκεί για ταχύτητα που **ξεπερνά τα 150 km/h χωρίς δυσκολία**, επιτρέποντας ταξίδι με ικανότατη (έως και παράνομη) μέση ταχύτητα χωρίς να ζορίζεται ούτε το σκούτερ, ούτε ο αναβάτης.

Η δε κατανάλωσή του επέμενε στη διάρκεια της δοκιμής να κινείται κάτω από τα 4 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα, με τιμές **κάτω των 3.5** στην πόλη και λίγο παραπάνω μόνο σε παρατεταμένη κίνηση με το γκάζι χορταστικά ανοικτό.

Μπορεί λοιπόν το 350D να φορά ένα ρεζερβουάρ μικρότερο αυτού του 350E, αλλά με τα 12 λίτρα που χωρά εξακολουθεί να βγάζει μεγάλες αυτονομίες, διατηρώντας σε μεγάλο βαθμό την τουριστική πτυχή που είχαμε απολαύσει και στο 350E.





**Η θέση οδήγησης είναι ανετότατη** και φιλόξενη για έναν μεγάλοςωμο αναβάτη σαν και του λόγου μου, όπου με ύψος 182 πόντους δεν αντιμετώπισα κανένα πρόβλημα ούτε με τη σέλα, ούτε με την εργονομία των χειριστηρίων, ούτε και με τα πόδια.

Με το **ύψος σέλας στα φιλικότατα 760 χιλιοστά** εκτιμώ πως δύσκολα θα βρεθεί κάποιος να παραπονεθεί για την πρόσβαση των ποδιών στο έδαφος.

Ανάλογα καλή είναι και η αεροδυναμική προστασία του αναβάτη, καθώς το μπροστινό μέρος καλύπτει ικανοποιητικά τα πόδια - όχι στον βαθμό πάντως που δείχνει το φαρδύτερο 350E - ενώ και ο ανεμοθώρακας έχει ικανό ύψος για να προστατεύσει ακόμη και στην πιο κάτω θέση του.

Η Zontes προσφέρει και εδώ τον ηλεκτρικό μηχανισμό για τη ρύθμιση ύψους της ζελατίνας, η οποία γίνεται μεταξύ δύο θέσεων, χωρίς ενδιάμεση δυνατότητα, με το πάτημα ενός κουμπιού στο αριστερό άκρο του τιμονιού. Η διαφορά ύψους των δύο ρυθμίσεων είναι αρκετά μεγάλη, γύρω στα 10 εκατοστά, και στην πάνω θέση της καλύπτει καλά και ψηλούς αναβάτες.



Το Zontes 350D συνιστά μια **ολοκληρωμένη πρόταση μετακίνησης** όντας ένα σκούτερ που μπορεί να εξυπηρετήσει πανεύκολα και πρακτικά στην καθημερινότητα της πόλης, αλλά και να προσφέρει διασκέδαση είτε με χαλαρές δικάβαλες βόλτες ή με πιο σπορτίφ απαιτήσεις και τουριστικές ορέξεις.

Ο συνδυασμός τροχών 15 ιντσών μπροστά και 14 πίσω εγγυάται καλή συμπεριφορά στη στροφή με οικεία μοτοσυκλετιστική σταθερότητα, το πιρούνι του δουλεύει σωστά με αρκετά καλές αποσβέσεις, αν και τα δύο αμορτισέρ πίσω είναι λίγο πιο "ξερά" στην υδραυλική τους λειτουργία.

Το σύνολο είναι **καλοζυγισμένο**, παρά τον εκ φύσεως οπισθοβαρή χαρακτήρα κάθε σκούτερ με τον κινητήρα φορτωμένο πίσω στο ψαλίδι, και δεκτικό στην είσοδο της στροφής, κρατά καλά λογικές κλίσεις και αυτό σε αφήνει να εκμεταλλευτείς τη δύναμή του σε μια φιδίσια διαδρομή.

Δεν είναι φυσικά σπορ μοτοσυκλέτα, αλλά για ένα μεσαίου κυβισμού σπορ/GT σκούτερ τα καταφέρνει μια χαρά στο να δημιουργεί ευχάριστες δόσεις διασκέδασης. Έχει δε ένα δυνατό και εύχρηστο σύστημα φρένων για να τα βγάλει πέρα στα δύσκολα, με την **ακτινική τετραπίστονη J.Juan** μπροστά να κάνει όλα όσα υπόσχεται οπτικά. Το δικάναλο ABS έρχεται να βάλει πλάτη στα απρόοπτα μαζεύοντας την κατάσταση έγκαιρα και αποτελεσματικά.





Η Zontes μας φέρνει στην Ελλάδα ένα δεύτερο μοντέλο στην οικογένεια των σκούτερ 350 cc και, μετά το 350E, καταφέρνει να διακριθεί και με το 350D. Το κινέζικο σκούτερ είναι **καλοδεμένο, πολύ δυνατά εξοπλισμένο και διακρίνεται ακόμη και στις λεπτομέρειες που συχνά παραβλέπονται στα τεστ, όπως τα εντυπωσιακά δυνατά του φώτα.**

Με λιανική τιμή €4,795 το Zontes 350D **βάζει φωτιά στην κατηγορία**, καθώς είναι πρακτικά το μόνο της τάξης του που πέφτει κάτω από το τάληρο, αφήνοντας ένα χάσμα σχεδόν δύο χιλιάδων ευρώ από μοντέλα όπως τα Forza και XMAX, ενώ βάζει δύσκολα ακόμη και στην "εμφύλια" σύγκριση με σκούτερ που εισάγει στην Ελλάδα η Γκοργκόλης ΑΕ, όπως το SYM Maxsym 400 ή το QJMOTOR Fort 350. Μέχρι και το πεντακοσάρικο που το χωρίζει από το "αδελφικό" 350E μοιάζει να λειτουργεί υπέρ του.

Αγοράζοντάς το αποκτάς μια πλούσια λύση για την καθημερινή σου εξυπηρέτηση, αποτελεσματικότερη και πολύ πρακτική, με όμορφη σχεδίαση, πληρέστατο πακέτο εξοπλισμού και ικανότητες που δεν εξαντλούνται στα στενά όρια της πόλης.



Γράφτηκε από τον [Σπύρος Τσαντήλας](#)