

TEST - Zontes G368 2025



Του Απόστολου Μιστιλόγλου
Φωτογραφίες: Τάκης Μανιάτης

Zontes G368 Τιμή: €6.195

Δούρειος δράκος

Βόμβα μεγατόνων έριξε η Zontes, εισβάλλοντας στην κατηγορία των μεσαίων crossover scooters. Πετυχαίνοντας θαρρείς, τον καλύτερο συνδυασμό εξοπλισμού, δυνατοτήτων και τιμολογιακής πολιτικής, έφερε ένα μοντέλο που έκανε όλη την αγορά να παραμιλά και διεκδικεί επιβεβαίωση στην φράση «νικητής δεν είναι ο πρώτος, αλλά ο καλύτερος».

Μέχρι την στιγμή αυτή της δημοσίευσης αυτής της δοκιμής, νιώθαμε σαν γραφείο μάνατζερ μίας μεγάλης superstar. Μηνύματα και επικοινωνίες σε καθημερινή βάση «πότε θα ανεβάσετε το τεστ του G368;» «Πώς σας φάνηκε, άντε πότε θα δούμε το βίντεο;» Χρόνια είχαμε να δούμε μοντέλο και ειδικά scooter, να πετυχαίνει τόσο ηχηρή δημοτικότητα, χωρίς να έχει κλείσει καν εξάμηνο στην αγορά...

Και μπορούμε να πούμε πολλά, και για την δημοτικότητα αυτή καθαυτή – ότι είναι απόδειξη, ότι μία εταιρεία θα προκαλέσει θόρυβο, αν παρουσιάσει «αυτό που θέλει ο κόσμος». Ότι το Value-for-Money δεν πέθανε ποτέ και ότι αποτελεί σοβαρότατο αντίπαλο απέναντι στο branding και το brand loyalty. Και ότι τα κινεζικά εργοστάσια συνεχίζουν τα βήματα προς τα εμπρός – ναι, έχουν δρόμο ακόμα να διανύσουν, αλλά πλέον έχουν ανοίξει δρασικελιά και γνωρίζουν και το τωρινό, αλλά και το επόμενο βήμα τους.

Η αισθητική του «King of the Road»

Η crossover σχεδιαστική γλώσσα θέλει τα δίκυκλα ίσως ογκώδη, αλλά σίγουρα επιβλητικά. Για μεσαίου κυβισμού scooter, το G368 τα έχει και τα δύο. Θα έλεγε κανείς ότι θυμίζει... νταλίκια, τράκτορα, ως προς την... υπερβατική στα σημεία, πλουραλιστική αισθητική που συντίθεται από τα κάγκελα, τα μεταλλικά ενθέματα στο πάτωμα-μαρσπιέ, τα προβολάκια που ανήκουν στον βασικό, παρακαλώ, εξοπλισμό, αλλά και τα έντονα γραφικά. Ο εμπρός τροχός των 17 ιντσών το «μεγαλώνει» πιο πολύ στα μάτια σου, ενώ πολύ σωστά δεν χάθηκε η ευκαιρία χρήσης ζαντών με ακτίνες και μάλιστα Tubeless.

Είναι γεγονός, πάντως, ότι ούτε το G368 αλλά ούτε και όλα τα crossover scooters *ανεξαιρέτως*, δεν ξέφυγαν ακόμα από το αισθητικό τσουνάμι του γεννήτορα της κατηγορίας που ακούει στο όνομα [Honda X-ADV](#). Κάποια στιγμή πρέπει να γίνει και αυτό. Από την άλλη, εφόσον αυτή η αισθητική είναι τόσο επιτυχημένη, δεν εκπλήσσει που όλοι την ακολουθήσαν, λίγο ή πολύ. Στην τελική ανάλυση, το G368 σου επιβάλλεται οπτικά, σε εντυπωσιάζει, γίνεται ποθητό, ειδικά αν σε ενδιαφέρει αυτή η σκληροτράχηλη εικόνα.



Το θέλγητρο του –απίστευτου- εξοπλισμού

Για κάποιους έχει την σημασία του. Για την τελική απόφαση στην σχέση τιμής-αξίας, είναι αδιαμφισβήτητο κριτήριο. Και εδώ η Zontes μας έχει δείξει, αυτό που κάνει καλά τα τελευταία χρόνια: Φορτώνει τα μοντέλα της με εξοπλισμό «μέχρι τα μπουνιά», γιατί... έτσι, γιατί μπορεί. Εδώ με το G368, έχουμε και νεότερα όπως κάμερες εμπρός και πίσω και με δυνατότητα καταγραφής – με απεικόνιση τόσο καλή στην οθόνη, που διακρίνεις σχεδόν και τι μάρκα ρολόι φοράει ο οδηγός πίσω σου!

Η οθόνη TFT 8 ιντσών είναι ένα κεφάλαιο από μόνη της, πραγματική «τηλεόραση» σε μέγεθος και με εκτεταμένες δυνατότητες απεικόνισης, πολλές επιλογές διάταξης κλπ κλπ... Η ανάφλεξη είναι τύπου keyless και οι διακόπτες φωτιζόμενοι, τα φώτα είναι πλήρως LED και τα γκριπ θερμαινόμενα, από «μαμά». Και, εννοείται, προβλέπεται συνδεσιμότητα με κινητό τηλέφωνο.



Αλλά για να μην λέμε μόνο τα καλά, φυσικά υπάρχει περιθώριο κριτικής στα σημεία – για το G368, κυρίως όσον αφορά την απτή ποιότητα συγκεκριμένων πλαστικών τμημάτων, που είναι κατώτερα των περιστάσεων, αλλά και την επιμέρους εφαρμογή κατά περιπτώσεις. Σημείο που χρήζει προσοχής, το κλείδωμα της σέλας, όπου η μεταλλική αρπάγη «έφαγε» ήδη λίγο το λάστιχο στεγανοποίησης, όπως προσέξαμε, κατά τις δοκιμαστικές βόλτες από περιοδικό σε περιοδικό. Αλλά έως εκεί, γιατί η γενικότερη εικόνα είναι αστρονομικά βελτιωμένη, σε σχέση με τα πρώτα Zontes και καλύτερη ακόμη και από τα πιο πρόσφατα μοντέλα όπως το E350. Βήμα-βήμα, αλλά ανεβαίνει ο πήχης.

Για κάτσε, να τα πούμε καλύτερα

Η θέση οδήγησης σε «απλώνει» στο τιμόνι και στην σέλα, αλλά έχει και αυτή, τους αστερίσκους της. Η σέλα μπροστά είναι ελαφρώς σκληρή στην αίσθηση, αλλά και αρκετά φαρδιά γύρω από τα πόδια σου, με αποτέλεσμα πιθανώς να χρειαστεί να πατήσεις με τις μύτες κάτω – ανάλογα με την σωματοδομή και το ύψος σου. Η σκληρότητα αυτή της σέλας, θα σε στείλει για μία στάση σε διαδρομές αρκετά άνω της ώρας, όχι όμως και στα σενάρια καθημερινής χρήσης. Το τιμόνι είναι τεράστιο και οι στάνταρ χούφτες προσθέτουν το «κάτιτις» τους στην προστασία αν εξερευνήσετε τμήματα εκτός δρόμου. Το πάτωμα είναι κάπως υπερυψωμένο για την εξασφάλιση μεγαλύτερης απόστασης από το έδαφος και έτσι, τα πόδια του αναβάτη κλείνουν πολύ ελαφρώς, στην μέση θέση του πατώματος – υπάρχει και μία θέση προς τα εμπρός, όπως και έξτρα μαρσπιέ για χρήση στο χώμα! There... αυτό είναι ένα από τα πιο ουσιώδη στοιχεία του εντυπωσιακού εξοπλισμού, για να πετύχεις καλύτερη στάση σώματος οδηγώντας σε όρθια θέση εκτός δρόμου.

Με το πάτημα του ανάλογου πλήκτρου, το G368 παίρνει ζωή κάνοντας ένα πραγματικό... σόου φωτισμού, από τα LED φώτα αλλά και από την οθόνη. Χρήσιμο; Μπα. Εντυπωσιακό; Το λες και έτσι, συνάδει με την όλη αισθητική του rising που επιχειρεί το μοντέλο. Ο νέος μονοκύλινδρος κινητήρας, εκκινεί και κρατά ρελαντί με μία υποδειγματική ομαλότητα. Απουσία κραδασμών αλλά και θορύβου, ενώ έχεις την αίσθηση ότι βρίσκεσαι μακριά του, σαν... σε πούλμαν. Η Zontes δείχνει να έχει καταβάλει σοβαρές προσπάθειες στην βελτίωση της λειτουργίας των κινητήρων της, σε σύγκριση με τα πρώτα μοντέλα.



BIKEIT!

Στην κύλιση, σε συνθήκες πόλης, απολαμβάνεις υψηλά επίπεδα άνεσης και «φιλτραρίσματος» του δρόμου. Οι αναρτήσεις είναι έτοιμες για πολύ σκληρότερα σενάρια από ότι η τυπική κίνηση στην πόλη και ιδίως το μπροστινό πιρούνι, συμπεριφέρεται εξαιρετικά. Η πίσω ανάρτηση, καθώς είναι τύπου scooter, με δύο αμορτισέρ και ολόκληρο τον κινητήρα μαζί της, είναι σκληρότερη και επιτρέπει κάποιες από τις ανωμαλίες να φτάσουν σε σένα.

Και εδώ ερχόμαστε στην άλλη μεγάλη μαγκιά των αναρτήσεων: Ρυθμίζονται, τα αμορτισέρ σε προφόρτιση και υδραυλική επαναφορά, το πιρούνι σε απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς. Οπότε, με σωστή μελέτη και επεμβάσεις, σίγουρα θα φέρεις το μοντέλο πιο κοντά στα μέτρα σου.

Το βάρος του G368 ανέρχεται στα 203 κιλά πλήρης υγρών –δεν ξεφεύγει πολύ!- ενώ είναι πολύ καλά ζυγισμένο, τηρουμένων των αναλογιών. Στις αλλαγές κατεύθυνσης, θυμίζει μία ανάλογου μεγέθους μοτοσυκλέτα: Ουδετερότητα, στιβαρότητα και ικανοποιητική αίσθηση, αν όχι μία πιο βαριά γεωμετρία σε σχέση με ένα μέσο scooter. Στις επιδόσεις, οι κινητήρας των 39 ίππων έχει όση δύναμη χρειάζεται, χωρίς ωστόσο το κάτι παραπάνω. Αρκετά ζωηρός αλλά και απολαυστικός ειδικά αν έχεις βαρύ δεξί χέρι, καλύπτει τις ανάγκες του G368 και μπορεί να προσφέρει και μία τελική ταχύτητα, της τάξης των 150 χιλιομέτρων την ώρα. Ρεαλιστικά, είναι πιο κοντά στα 140+ στις περισσότερες περιπτώσεις, με τις ταχύτητες ταξιδιού ωστόσο να είναι πανεύκολη υπόθεση.

Με λίγα λόγια; Μένεις άνετος, με ελάχιστους αστερίσκους –σέλα και πίσω ανάρτηση-, ενώ έχεις gadgets όπως φωτιζόμενους διακόπτες, την οθόνη με τις πολλές λειτουργίες της, όπως και παροχές ρεύματος σε καίρια σημεία, για να σε διευκολύνουν. Η ζελατίνα ρυθμίζει σε 5 θέσεις, με χειροκίνητο μηχανισμό που θέλει λίγη μελέτη για να βρεις πως ακριβώς λειτουργεί και κλειδώνει. Τα LED φώτα είναι αρκετά καλά στην λειτουργία τους – αν και δεν μας άρεσε η μεγάλη σκάλα, που είναι πιο στενή και σημειακή από το ιδανικό- ενώ τα προβολάκια βοηθάνε πραγματικά – δεν είναι ούτε για το θεαθήναι αλλά ούτε και για την ομίχλη αποκλειστικά (μπορούν να ανάψουν και σε κίτρινο χρώμα).



Χώρος κάτω από την σέλα άπλετος, μιας και χωρά δύο κράνη, αλλά και αρκετά ακόμη αντικείμενα. Ή... το σούπερ μάρκετ της εβδομάδας! Και εδώ, η Zontes, δεν ξέχασε ούτε το απαραίτητο μικρό φωτάκι, αλλά ούτε και επιπλέον παροχή ρεύματος. Ακόμα μία θύρα, υπάρχει στο αριστερό ντουλαπάκι, ανεβάζοντας τον αριθμό τους συνολικά σε... 6! Και μετά μας λέτε... «μα πως σας εντυπωσιάζουν αυτά;». Πολύ απλά...

Και που να μιλήσουμε για οδήγηση αναψυχής!

Εδώ συναντάμε το πιο σοβαρό διαπιστευτήριο του G368. Τον πραγματικό λόγο, που μπορεί να κάνει την αγορά να τρέμει. Η συμπεριφορά του εντός και εκτός, σε συνθήκες βόλτας Σαββατοκύριακου. Και εκεί ξεχνάς ότι έχεις να κάνεις με scooter και μία νοηρή... μοτοσυκλέτα, σχηματίζεται κάτω από τα πόδια σου.

Θέλεις ζωηρή οδήγηση σε επαρχιακό; «Μάλιστα κύριε», αρκεί απλώς να ζητήσεις τον ανάλογο ρυθμό από το G368. Η ουδετερότητα συμπεριφοράς γίνεται γραμμικότητα και υψηλού επιπέδου κράτημα – τηρουμένων των αναλογιών, και εδώ, δεν έχεις να κάνεις άλλωστε και με μία street/sport touring. Λαμβάνεις μια προς το μαλακό μεν, αλλά ελεγχόμενη αίσθηση κατά το... στρίβειν, ενώ η σταθερότητα στην ευθεία σου επιτρέπει να χαλαρώσεις στα μεγάλα κομμάτια εθνικής. Σε ταξίδια με συνεπιβάτη, το πίσω τμήμα της σέλας είναι λίγο πιο μαλακό από το εμπρός, ωστόσο τα πίσω μαρσπιέ είναι αρκετά ως πολύ ψηλά, που αναγκάζουν τα πόδια σε κλείσιμο, για τους ψηλότερους- οπότε είναι κάτι που θα το έχεις στο νου σου, σταματώντας για ξεκούραση κάθε τόσο. Όχι όμως και για... γέμισμα, μιας και με 17,5 λίτρα ρεζερβουάρ και κατανάλωση στα επίπεδα των 4,5 λίτρων ανά 100 χλμ, κάνεις άνετα 350+ χιλιόμετρα με ένα γέμισμα μόνο και φλερτάρεις με τα 400. Αν έχεις διάθεση για «καγκουριλίκια» μπορείς να απενεργοποιήσεις το TCS αλλά και το ABS για τον πίσω τροχό και να ξεκινήσεις τα ανάλογα παιχνίδια με την ουρά – όπου και λόγω στησίματος-γεωμετρίας, δεν θα αντιμετωπίσεις έντονες νευρικότητες. Όσο αρπάζεις το γκάζι, ο ήχος του κινητήρα είναι κυρίως βαθύς και γεμάτος, ταιριάζει με τον τρόπο που αποδίδει. Και επειδή σας ξέρουμε... με μία aftermarket εξάτμιση, το BRAAP είναι εγγυημένο.



Σε πολύ δυνατές επιβραδύνσεις τα φρένα ανταποκρίνονται στο ύψος των περιστάσεων, με αρκετά καλή αίσθηση και εμπρός και πίσω – μέτριο χαρακτηρίζεται το αρχικό τους δάγκωμα, αλλά άριστη η προοδευτικότητα τους και αυτό φαίνεται χρήσιμο και στις εκτός δρόμου εξερευνήσεις. Φτάσαμε εδώ λοιπόν. Αποκάλυψη! Απλώς δεν περιμένεις το πόσο διασκεδαστικό αποδεικνύεται το G στο χώμα. Δεν είσαι έτοιμος/η. Έχεις να αφήσεις πολλές προκαταλήψεις πίσω σου! Αρχικά, έχεις δύο θέσεις οδήγησης να παίξεις: Την «κλασική» καθιστά, ή την όρθια, βάζοντας τα πόδια σου στα εμπρός αναδιπλούμενα μαρσπιέ. Απλά κοίτα το μονοπάτι και μπες. Εδώ κάνουν την διαφορά και οι ακτινωτοί τροχοί, με πιο προοδευτική συμπεριφορά και όχι απότομη ανάδραση, όπως π.χ. μία χυτή ζάντα. Η πίσω ανάρτηση, παραμένει κάπως σκληρή/απότομη, όπως σχολιάσαμε και στο δρόμο, το πιρούνι παραμένει πολύ καλό και εδώ. Κλείσε ABS και TCS (το πρώτο, απενεργοποιείται για τον πίσω τροχό μόνο) και... δώσε.

Το G368 κυριολεκτικά θα σε αγκαλιάσει, αν είσαι αναβάτης μέτριας ή ακόμα καλύτερα μικρής εμπειρίας στο χώμα. Είναι απλώς εύκολο και αποτελεσματικό. Και εσύ οδηγείς και ευχαριστιέσαι, δεν το παλεύεις. Τα «κιλά» του το βάζουν να πατά κάτω αποτελεσματικά, το καλό του ζύγισμα εξασφαλίζει τον έλεγχο, ενώ η εργονομία δεν σε δυσκολεύει να αλλάξεις στην στάση σώματος σου όπως απαιτείται. Τα όρια του, θα τα δεις αν έχεις εμπειρία – ίσως, πρώτα από την πίσω ανάρτηση ή σε πολύ, πολύ επιθετική οδήγηση. Το G όμως δεν απευθύνεται σε αυτούς τους αναβάτες. Μπορούμε να πούμε ότι έχουμε έναν σαφή διεκδικητή της κορυφής, σε συμπεριφορά εκτός δρόμου, για αυτή την περίεργη αλλά διαρκώς αναπτυσσόμενη κατηγορία – των υβριδίων crossover.



Κλήση αφύπνισης

Και έρχεσαι στο συμπέρασμα. Δεν είναι τυχαίο που όλος ο δίκυκλος κόσμος, μιλά για το G368. «Κάτι θα ξέρουν, τι διάολο, όπου υπάρχει καπνός, υπάρχει και φωτιά», σκεφτόμουν παρακολουθώντας την ανταπόκριση της ελληνικής αλλά και της διεθνούς κοινότητας στην παρουσίαση του και τις πρώτες δοκιμές. Μέχρι που το οδήγησα, και κατάλαβα και ο ίδιος τι παίζει.

Με αυτή την συμπεριφορά, αυτές τις ικανότητες, αυτό τον εξοπλισμό και κυρίως αυτή την τιμή, καταλήγεις αβίαστα εντυπωσιασμένος. Και η δοκιμή, σε πείθει ότι το G368 δεν πουλάει παραμύθα, εντυπωσιασμό και... λαμπιόνια. Είναι, χωρίς καμία αμφιβολία, ό,τι καλύτερο μας έχει δείξει η Zontes ως τώρα (περιμένουμε να δούμε και το K...) και είναι κλήση αφύπνισης για τον ανταγωνισμό. Ο οποίος, παρά τα αξιόλογα μοντέλα ένθεν και ένθεν, δεν αντιπροτείνει κάτι τόσο Macho, με τόσο λίγα χρήματα. Αλλά και ο κόσμος εδώ και καιρό, δεν είναι πρόθυμος να δίνει τα λεφτά του όπου κι όπου. Διότι ψάχνει το καλύτερο δυνατό. Το G 368 το επιχειρεί. Και έχει μία πάρα πολύ βαριά αποστολή στον ώμο του... την μακροχρόνια αξιοπιστία, την απόδειξη ότι τα 6.195 ευρώ των αγοραστών του, έπιασαν τόπο.