

Zontes G368, Δοκιμή: Στοχεύοντας το Νο1 των μεσαίων crossover

[ΠΛΗΡΕΙΣ ΔΟΚΙΜΕΣ](#) 07/04/2025

Το πολυτάλαντο “Μοτο-Σκούτερ” εναντίον όλων

Κυβισμός: 368 cc * Ιπποδύναμη: 39 ίππων στις 7.500 rpm * Τελική ταχύτητα 140 km/h (πραγματική) * Βάρος: 203 kg (γεμάτο) * Τιμή: 6.195 € (Απρίλιος '25)

Σοβαρότατη υποψηφιότητα για την κορυφή της κατηγορίας θέτει ο νέος σφετεριστής του θρόνου των crossover scooter, το Zontes G368, με μπόλικο θόρυβο γύρω απ' το όνομά του και μοναδικά χαρακτηριστικά που ανεβάζουν τον πήχη στον ανταγωνισμό.

Κείμενο: Βασίλης Αντζουλάτος, Φωτογραφίες: Μιχάλης Λαζαρίδης

Συχνά-πυκνά, τα τμήματα μάρκετινγκ των εταιριών προβάλλουν **άλλα αντί άλλων**, στην προσπάθεια να προωθήσουν τα σκούτερ και τις μοτοσυκλέτες τους. Πολύ συχνά **υπάρχει μια δυσκολία** στο να μεταφέρουν, να επικοινωνήσουν τον χαρακτήρα και την ουσία ενός δίτροχου.



Μπορεί, για παράδειγμα, να **διαφημίζουν μια μοτοσυκλέτα 150 ίππων** δείχνοντας hip hoppers που χορεύουν και παίρνουν πόζες σε skate park, ή ένα σκούτερ καθημερινής μετακίνησης που το οδηγεί κάποιος με κουστούμι.

Πολύ συνηθισμένη και τετριμμένη εικόνα είναι **το κλασικό νεανικό ζευγάρι άνδρας-γυναίκα**, που πάνε χαμογελαστοί σε όλη τη βόλτα, ασχέτως αν τα σκούτερ και οι μοτοσυκλέτες οδηγούνται κατά συντριπτική πλειοψηφία... **από ένα άτομο.**



Το να πλασάρεις, λοιπόν, το Zontes G368 σαν ένα σκούτερ που πηγαίνει στην πόλη και το χώμα έχει μια βάση, χάνεται, όμως, έτσι **το μεγάλο πλεονέκτημα που κατέχει**, όπως θα δούμε παρακάτω, και που χαρίζει πλουσιοπάροχα στον αναβάτη του. Γιατί το G368 είναι ένα ιδιαίτερα πολυτάλαντο “δίτροχο”.

Μπορεί να μην είναι το σκούτερ που θα κάνει μοτοκρός στο χώμα – ε, εμείς το βάλαμε μέσα σε μια εύκολη πίστα MX, είναι η αλήθεια – όπου δεν τα πηγαίνει άσχημα, αλλά η ουσία είναι πως έχουμε στα χέρια μας **ένα εξαιρετικό σκούτερ για καθημερινή χρήση, αλλά και μεγάλα ταξίδια**, για βόλτες σε επαρχιακούς δρόμους, για εκδρομές στο βουνό και για τις ασφάλτινες-χωμάτινες διαδρομές **στα ελληνικά νησιά** το καλοκαίρι. Πάμε να τα πιάσουμε όλα από την αρχή.



Πρόκειται για το πιο εντυπωσιακό και πολυτάλαντο σκούτερ της Zontes, **κορυφαίο στη γκάμα της κινεζικής εταιρίας**, της οποίας – για όποιον ενδιαφέρεται – μητρική εταιρία είναι η Tayo Motorcycle Technology Group, ένας ακόμα γιγάντιος κινεζικός όμιλος, που σχεδιάζει, ερευνά και εξελίσσει σκούτερ και μοτοσυκλέτες.

Ένα εκατομμύριο δίκυκλα παράγει το χρόνο, **με το δικό της τρόπο και τις δικές της**, κατάδικές της σχεδιαστικές, μοντέρνες γραμμές... μέχρι πρόσφατα.



Έχουμε την εντύπωση, βλέποντας τι λανσάει η Zontes τον τελευταίο καιρό, πως έχει ξεφύγει από τις αρχικές της **transformer-διαστημικής αισθητικής γραμμές** και γίνεται πιο “συμβατική” και βατή στο μάτι.

Βέβαια, στην περίπτωση του Zontes G368, έχει κοπιάρει ακριβώς τις γραμμές του Honda X-ADV 750, του πατριάρχη των μοντέρνων Adventure σκούτερ, **κάτι που δεν κρύβεται, φυσικά.**

Τι γίνεται, όμως, με αυτή την ομοιότητα και **τι ενδιαφέρον μας συνέβη όταν** το οδηγούσαμε επί μία εβδομάδα στους δρόμους της Αθήνας;



Βαρεθήκαμε – που λέει ο λόγος – **να απαντάμε σε ερωτήσεις** στα φανάρια ή όπου παρκάραμε, και το παράδοξο είναι πως αυτό συνέβαινε πιο συχνά απ’ ό,τι όταν οδηγούσαμε το ίδιο το Honda X-ADV!

Η μοναδική εξήγηση **γι’ αυτό το φαινόμενο με τον κωδικό “G368”** είναι ότι με το Zontes ο κόσμος ταυτίζεται περισσότερο, γιατί βλέποντας ότι φοράει πάνω στο σώμα του ένα λογότυπο – τοποθετημένο μάλιστα με μεγάλα γράμματα – κινέζικης εταιρίας, θεωρεί ότι θα είναι και προσιτό οικονομικά... Κάτι, βεβαίως, που ισχύει 100%.



Η Zontes κατορθώνει κάθε φορά **να προσφέρει μοντέλα με καλές επιδόσεις, μοντέρνο σχεδιασμό**, και κυρίως πάντα πολύ καλά εξοπλισμένα, σε πολύ ανταγωνιστικές τιμές.

Και φυσικά η εταιρία ξέρει να αφουγκράζεται τις ανάγκες της αγοράς, η οποία θέλει **ένα ευέλικτο σκούτερ για καθημερινή χρήση** στην πόλη, αλλά και για τις αποδράσεις εκτός αυτής και, γιατί όχι, και για διαδρομές εκτός δρόμου.



MOTORBIKE

Το Zontes G368 είναι μια ολοκληρωμένη απάντηση **στην διαρκώς αυξανόμενη κατηγορία των crossover/adventure scooter** που έχουν γίνει must πλέον, με την Zontes να δηλώνει πως “ορίζει το ύψος του πήχη” με αυτό το μοντέλο στα μεσαία κυβικά. Εμείς καλούμαστε τώρα να δούμε κατά πόσον αυτό αληθεύει.

Βασικός αντίπαλος του Zontes G368 είναι φυσικά το πιο ευπώλητο, το μπεστ σέλερ της κατηγορίας crossover σκούτερ στην Ελλάδα, **το Honda ADV 350**. Το δημοφιλές μοντέλο της γιαπωνέζικης εταιρίας **τα πήγε περίφημα το 2024, κατακτώντας πάνω από 1.600 μονάδες (!)** κάτι μάλιστα που το κατέταξε στην δεύτερη θέση των 300-350αριών σκούτερ.



Αυτός λοιπόν είναι ο ξεκάθαρος στόχος του Zontes, με την τιμή του να βρίσκεται χαμηλότερα κατά 1.100 ευρώ, και τον εξοπλισμό του στα ύψη, ενώ ταυτόχρονα διαθέτει **συγκεκριμένα μοναδικά χαρακτηριστικά**.

Η Zontes που μας έχει συνηθίσει να **‘φορτώνει’ τα μοντέλα της με άφθονο εξοπλισμό** και ποιοτικές λεπτομέρειες, έκανε ακριβώς το ίδιο και στην περίπτωση του G368.

Ιδού, λοιπόν, η μεγάλη λίστα του εξοπλισμού του G368:

- Αλουμινένιες ζάντες με ακτίνες, 17 ιντσών μπροστά και 14 πίσω
- Ελαστικά Tubeless με σχεδίαση on/off road
- Ρυθμιζόμενες αναρτήσεις εμπρός/πίσω
- Ρυθμιζόμενο Off-Road ABS
- Σύστημα TCS με δυνατότητα απενεργοποίησης
- Τετραπίστονες Δαγκάνες J.Juan
- Διπλό και πλάγιο σταντ
- Ρεζερβουάρ μεγάλης χωρητικότητας 17.5 λίτρων
- Keyless σύστημα 3ης γενιάς
- Έγχρωμη οθόνη TFT 8", με συνδεσιμότητα και πλήθος ενδείξεων
- Κάμερα μπροστά και πίσω
- Σύστημα TPMS
- Ρυθμιζόμενη ζελατίνα
- Προβολείς full LED
- Φώτα ομίχλης
- Ανοξείδωτα προστατευτικά κάγκελα
- Ρυθμιζόμενο τιμόνι (μπρος-πίσω)
- Ρυθμιζόμενες μανέτες και Parking Brake
- Αποθηκευτικός χώρος για 2 φουλφείς κράνη
- Μαρσπιέ όρθιας οδήγησης (αναδιπλούμενα, αλουμινένια)
- Τρία σημεία φόρτισης με διπλές θύρες USB
- Θερμαινόμενα γκριπ
- Προστατευτικές χούφτες
- Προστατευτική ποδιά κινητήρα αλουμινίου



Ολοκληρώνοντας αυτή την τεράστια λίστα εξοπλισμού, **αξίζει να αναφέρουμε ότι το σκούτερ περιλαμβάνει δύο βιντεοκάμερες καταγραφής**, μία στο μπροστινό μέρος και μία στο πίσω μέρος, με 128 GB και έναν αισθητήρα νυχτερινής όρασης που εξελίχθηκε από τη Sony.

Στο Δρόμο – Η ώρα της δοκιμής

Η Zontes έχει δημιουργήσει μια πολύ εργονομική και άνετη θέση οδήγησης, **που μοιάζει πολύ με αυτήν του Honda X-ADV 750**.



Κάθεσαι, λοιπόν, πάνω στην πλατιά, άνετη σέλα, έχεις καλού μεγέθους μαρσπιέ και μεγάλο, ψηλό, σωληνωτό και ρυθμιζόμενο τιμόνι, σε μια θέση **που σε κάνει να μην θέλεις να κατέβεις από πάνω της** και που σαν να σου φωνάζει: “πήγαινε με βόλτα”. Σε παρακαλάει το 368 με το στήσιμο και την απόδοσή του, σπρώχνοντάς σε προς την ενδεδειγμένη χρήση του: το ταξίδι. Το ίδιο ισχύει και για το δεύτερο άτομο, το οποίο επίσης απολαμβάνει μια αρχοντική σέλα, ενώ το αφρώδες είναι **προοδευτικής σκληρότητας και ποιοτικό**, όπως και το αντιολισθητικό κάλυμμα.



Το τιμόνι έχει μεγάλους και εργονομικούς διακόπτες με οπίσθιο φωτισμό, **τα γκριπ είναι θερμαινόμενα** και η ζελατίνα μπορεί (έστω και με κάποια δυσκολία) να ρυθμιστεί χειροκίνητα έως και πέντε θέσεις, αν και το σύστημα απαιτεί τη χρήση δύο χεριών και σίγουρα όχι εν κινήσει.

Το Zontes G368 είναι **ένα σκούτερ μεγάλου μεγέθους**, με συνολικό μήκος 2.230 mm και τη σέλα να απέχει στα “λογικά” 790 mm από το έδαφος, με τη μόνη διαφορά ότι λόγω του πλάτους της ανοίγει τα πόδια. Υπολογίστε ότι οι αναβάτες/τριες **πρέπει να είναι άνω του 1,75**, για να πατάνε με σιγουριά τα πόδια τους στη γη.



Για τον αναβάτη υπάρχει και **υποστήριξη στην οσφυϊκή χώρα της σπονδυλικής** από τη σέλα, τα μαρσπιέ/πλατφόρμες είναι φαρδιά με επένδυση από μέταλλο, όπως και τα ανώτερα, επικλινή τους τμήματα.

Το Zontes G368 περιλαμβάνει **ένα ακόμα ζευγάρι μαρσπιέ για τον αναβάτη**, χαμηλότερα και ειδικά για την εκτός δρόμου χρήση (εκτός από αυτά του συνεπιβάτη) που είναι σχεδιασμένα για όρθια οδήγηση.

Ο αποθηκευτικός χώρος κάτω από τη σέλα **είναι τεράστιος, χωρώντας δύο κράνη φουλφείς**, και επιπλέον είναι επενδυμένος και φωτίζεται, ενώ έχει ένα μικρό διαχωριστικό σε περίπτωση που μεταφέρετε μικροαντικείμενα.



Στη θέση των οργάνων βρίσκουμε μια εντυπωσιακή έγχρωμη οθόνη TFT 8 ιντσών, **με πολύ καλή φωτεινότητα, γραφικά και εμφάνιση.**

Μας δίνει τη δυνατότητα να κάνουμε screen mirroring και να χρησιμοποιήσουμε το τηλέφωνό μας **ως πρόγραμμα περιήγησης**, χάρη σε μια εφαρμογή Zontes.

Χρησιμεύει επίσης για την πλοήγηση στο μενού επιλογών και ρυθμίσεων, το οποίο είναι αρκετά εύκολο στη χρήση. Υπάρχει και **ένδειξη πίεσης και θερμοκρασίας ελαστικών**, όπως και τρεις θύρες USB, τύπου A+ και τύπου C.



Η καρδιά του Zontes G368 είναι **ένας σύγχρονος, μονοκύλινδρος, υγρόψυκτος κινητήρας** με 4 βαλβίδες, έναν εκκεντροφόρο και 4 βαλβίδες, 368,6 cc, με ψεκασμό Bosch, που αποδίδει μέγιστη ισχύ **39 ίππων στις 7.500 rpm** και ροπή 40Nm στις 6.000 rpm.

Το πλεονέκτημα του 368 στην ιπποδύναμη έναντι των αντιπάλων είναι φανερό, αφού όλη η αγορά των μεσαίου κυβισμού σκούτερ **παίζει σε χαμηλότερες ιπποδυνάμεις** και ροπή.

Η μετάδοση είναι “μακριά”, αλλά το σκούτερ ξεκινάει από στάση **δυνατά, ροπάτα και προοδευτικά**, με τις καλύτερες ταχύτητες απόκρισης και δύναμης να είναι από τα 40 μέχρι τα 100 km/h, όπου ο κινητήρας δείχνει την πιο έντονη ζωντάνια του.



Όλα αυτά συνοδεύονται από πολύ καλή ηχητική υπόκρουση, αφού το μεγάλο τελικό (σχεδίασης Tesla Cybertrack...) εκπέμπει μπάσο ήχο.

Η κίνηση του σκούτερ στην πόλη **είναι όπως ακριβώς θα περίμενε κανείς από ένα μεγάλο και μακρύ σκούτερ**, αφού οι ανοικτοί δρόμοι και οι φαρδιές λεωφόροι είναι οι χώροι όπου αισθάνεται άνετα.



Παρότι, όμως, έχουμε μεγάλο 17άρη μπροστινό τροχό μπροστά και μεγάλο μεταξόνιο, το 368 εξακολουθεί να είναι **ένα πολύ ευέλικτο και εύκολο για το βάρος του (203 κιλά) σκούτερ**.

Είναι αρκετά εύκολο να πατήσεις τα πόδια σου κάτω, να ελιχθείς ανάμεσα σε αυτοκίνητα και η ροπή του **βοηθά να ξεφύγεις από τα δύσκολα μπουτιλιαρίσματα** με ένα γύρισμα του γκαζιού, ενώ τα πηγαίνει καλά και κατά τη διήθηση.



Σε βοηθάει και **το καλό κόψιμο του τιμονιού**, κι ας έχει το πιρούνι του δύο πλάκες στήριξης, τη στιγμή που σημειώνουμε ότι **θα χρειαστεί να εφαρμοστεί λίγη δύναμη παραπάνω** στο τιμόνι, για να στρίψει γρήγορα ο τροχός.

Όπως είπαμε, αφήνοντας πίσω την πόλη, είναι το ταξίδι αυτό που σε καλεί, καθώς βολτάρεις πάνω στο 368 **με τη χάρη μιας τουριστικής μοτοσυκλέτας...** και μάλιστα αυτόματης.

Έχεις το πλεονέκτημα της έλλειψης κιβωτίου ταχυτήτων, της άνεσης, της πλατιάς σέλας και του μεγάλου αποθηκευτικού χώρου κάτω από τη σέλα, αλλά και τη **μεγάλη “τετραγωνισμένη” ζελατίνα** που σε προστατεύει πολύ καλά από τον αέρα.



MOTORBIKE

Η αεροδυναμική προστασία είναι γενναιόδωρη στο πάνω τμήμα, **αλλά λιγότερο στα πόδια (πρέπει να κλείνεις τα γόνατα για να προστατεύονται)**, εν μέρει λόγω των επιθετικών γραμμών και της σχεδίασης του μπροστινού τμήματος. Η “περιπετειώδης” αισθητική έχει το τίμημά της.

Η ρυθμιζόμενη ζελατίνα **θα επιτρέψει σε όλους** να αποφασίσουν πόσο αέρα είναι διατεθειμένοι να εισπράττουν καθώς ταξιδεύουν με υψηλές ταχύτητες.

Η καλή ποιότητα κύλισης και ο γλυκών αντιδράσεων δυνατός κινητήρας εξασφαλίζουν **ένα υπέροχο ταξίδι**, καθώς ο κινητήρας γυρίζει άνετα στις 5.500 rpm, με το κοντέρ να δείχνει 100 km/h (το κόκκινο είναι στις 8.000 rpm).



Μέσα στην πόλη η κατανάλωση **είναι κοντά στα 5,3 λίτρα στα 100**, στο ταξίδι με 100-130 km/h η κατανάλωση πέφτει στα 4,8-4,9 λίτρα.

Το πλεονέκτημα στους ανεφοδιασμούς έρχεται από **το μεγάλο ντεπόζιτο των 17,5 λίτρων** που θα δώσει τεράστια αυτονομία κοντά στα 400 χιλιόμετρα!

Στο κομμάτι των επιδόσεων η πραγματική τελική του σκούτερ **είναι τα 140 km/h**.



Στην οδήγηση σε χωματόδρομους, έχεις συμμάχους **την αλουμινένια προστατευτική ποδιά κινητήρα**, τα σωληνωτά πλαϊνά προστατευτικά και τα εξτρά αναδιπλούμενα μαρσπιέ για να σηκωθείς όρθιος, τα οποία, όμως, βρίσκονται πίσω τοποθετημένα, εκεί που φαρδαίνει το σκούτερ.

Το τιμόνι, πάντως, **είναι σε καλό ύψος** όταν σηκωθείς όρθιος.

Η off road πλευρά του σκούτερ ξετυλίγεται επίσης με δικάβαλο κινούμενο σε ταχύτητες 40-50 km/h σε βατούς χωματόδρομους, **με τα λάστιχα, τα φρένα και τις αναρτήσεις** να συνεργάζονται περίφημα.

Το 368 διαθέτει αποσυνδεόμενο ABS στον πίσω τροχό και μπορούμε να απενεργοποιήσουμε και το traction control.



Όσον αφορά την οδική συμπεριφορά, **το γεροδεμένο πλαίσιο και τα ελαφρώς σκληρά αμορτισέρ** κλίνουν προς την спор οδήγηση, για να κρατούν την “σύσταση” του σκούτερ με σταθερότητα και ακρίβεια, τη στιγμή που έχουμε να κάνουμε με ένα από τα καλύτερα πιρούνια που έχουν μπει ποτέ πάνω σε σκούτερ. Είναι **ρυθμιζόμενο και προοδευτικής λειτουργίας**, με δύο πλάκες (πάνω-κάτω) στήριξης, που θυμίζουν спор 600άρα μοτοσυκλέτα.

Με τη σταθερότητα που εμφανίζει ο 17άρης τροχός και το ανάποδο πιρούνι, το 368 χαρίζει **μεγάλη αυτοπεποίθηση στον αναβάτη** και του προσφέρει ασφάλεια πατώντας με ακρίβεια την είσοδο της στροφής, θυμίζοντας μοτοσυκλέτα.



Σε δρόμους με στροφές γίνεται **ιδιαίτερα διασκεδαστικό**, καθώς εκμεταλλεύεσαι τις δυνατές ρεπρίζ και τη ροπή του κινητήρα στο άνοιγμα του γκαζιού, ενώ στέκει “ριζωμένο” πάνω στις στροφές υπό κλίση.

Το γεγονός ότι οι τροχοί – 17 ιντσών μπροστά, 14 πίσω, αν και θα προτιμούσαμε έναν 15άρη πίσω– φορούν ζάντες με ακτίνες, **σημαίνει ότι υπάρχει καλύτερη απορρόφηση των ανωμαλιών** του δρόμου απ’ όμι με τις πιο άκαμπτες χυτές ζάντες.

Τα λάστιχα διπλής χρήσης ζεσταίνονται γρήγορα και κρατάνε καλά, ιδιαίτερα όταν υπάρχει καλή ασφαλτος.



Οι αναρτήσεις του Zontes **δείχνουν ότι έχει δοθεί η δέουσα προσοχή** στον τομέα: τα δύο πίσω αμορτισέρ έχουν ξεχωριστά δοχεία (λαδιού-αερίου) και ρυθμίζονται ως προς την προφόρτισή τους έχοντας διαδρομή 114 mm, ενώ το ανεστραμμένο πιρούνι είναι διαδρομής 154 mm, ρυθμιζόμενο, και ως προς την συμπίεση και ως προς την απόσβεση επαναφοράς, έχοντας καλάμια **διαμέτρου 41 mm!**

Το σύστημα πέδησης στέκεται στο ύψος των επιδόσεων του συνόλου, **με μια ενδιαφέρουσα ακτινικής τοποθέτησης δαγκάνα J.Juan, με 4 έμβολα** και έναν δίσκο διαμέτρου 276 χιλιοστών, που προσφέρει καλή επιβραδυντική ισχύ, αν και θα προτείναμε να υπάρχει 300άρης δίσκος στον μπροστινό τροχό. Ακόμα καλύτερα, μάλιστα, θα ήταν αν υπήρχαν δύο δίσκοι.



Το μπροστινό φρένο έχει αρκετή αίσθηση και δύναμη, **αλλά επενεργεί πιο δυναμικά** από τη μέση της διαδρομής της μανέτας.

Το πίσω φρένο **έχει λιγότερη αίσθηση** και συνεργάζεται με μια δαγκάνα μονού εμβόλου σε δίσκο διαμέτρου 240 mm.

Το ζευγάρι δίσκων περιλαμβάνει και σύστημα δικάναλου ABS που, για πρώτη φορά σε σκούτερ μεσαίου κυβισμού, **μπορεί να απενεργοποιηθεί στον πίσω τροχό.**

Τελικά – Συμπέρασμα

Το Zontes G368 φιλοδοξεί να καθιερωθεί ως σημείο αναφοράς στην κατηγορία των **crossover μεσαίου κυβισμού**, χάρη στον συνδυασμό ισχύος, οδικής συμπεριφοράς, εξοπλισμού και δυνατοτήτων στο ταξίδι, εντός αλλά και εκτός δρόμου.



Προσπαθεί να γεφυρώσει μέσω της φιλοσοφίας κατασκευής του, τη μοτοσυκλέτα, τα σκούτερ και την τουριστική χρήση και την Adventure μαζί.

Πρόκειται **σαφέστατα για ένα δίτροχο υβρίδιο**, που μπροστά είναι μοτοσυκλέτα (ανάποδο πιρούνι με δύο πλάκες και 17άρης τροχός) και πιο πίσω σκούτερ, εφοδιασμένο με σέλες μοτοσυκλέτας Grand Turismo, φτιαγμένο για ταξίδια.

Δυνατός και **“γεμάτος” κινητήρας, καλό φρενάρισμα** και αναρτήσεις και μια συνολική δυναμική που μας καλεί να απολαύσουμε την οδήγηση παντός εδάφους και χρήσεων.

Με τιμή στα πολύ λογικά 6.195 €, **είναι κατά 1.100 ευρώ φθηνότερο** από τον κυριότερο ανταγωνιστή του (Honda ADV350).



Ανταγωνιστές του είναι επίσης το πρωτοποριακό **SYM ADXTG 400**, το **Peugeot XP400** (επίσης με 17άρη μπροστινό τροχό και ακτίνες), αλλά και τα πιο δρόμου crossover σκούτερ **Kymco DTX 350**, **SYM ADX 300** σε πιο μικρές διαστάσεις, καθώς και τα πιο οικονομικά **Thrust X-SUV 300** και **Daytona Virtus 300**.

Απέναντι σε όλους αυτούς τους αντιπάλους, η Zontes επιδιώκει να διαφοροποιηθεί χάρη στη σχεδίαση, ενώ **αντιπαραθέτει τον ισχυρότερο κινητήρα της κατηγορίας**, την ποιότητα κατασκευής και φινιρίσματος και κυρίως τον ολοκληρωμένο εξοπλισμό που **κερδίζει τους πάντες κατά κράτος**.

Ελλάδα είσαι έτοιμη;

Περισσότερες πληροφορίες: zontes.gr

Λεπτομέρειες και Παρατηρήσεις

- Οι προστατευτικές σωλήνες στα πλάγια του σκούτερ είναι πολύ μαζεμένες και χρήσιμες
- Υπάρχει τάπα ρεζερβουάρ που ανοίγει ηλεκτρικά, ενώ θα προτιμούσαμε έναν πιο συμβατικό, μηχανικό τρόπο με διακόπτη, για σιγουριά
- Καλή είναι η κόρνα και πολύ καλά τα φώτα, όπως και προβολάκια που ανάβουν με διάφορους τρόπους και είναι πολύ χρήσιμα
- Πολύ ωραία είναι τα γραφικά της οθόνης, όπως και η αναγνωσιμότητά της στο φως
- Το κεντρικό σταντ είναι κάπως βαρύ στη λειτουργία του
- Μόλις 1,55 λίτρα είναι η χωρητικότητα λαδιού στο κινητήρα
- Ενισχυμένη με νεύρο για υψηλότερη αντοχή είναι η πίσω ζάντα
- Τα προβολάκια διαθέτουν λειτουργίες σε λευκό φως, κίτρινο ή αναβοσβήνουν, μέσω ενός διακόπτη
- Λάστιχα Tubeless χωρίς σαμπρέλα φορούν και οι δύο τροχοί
- Στην αριστερή μανέτα μπερδεύονται τα δάχτυλα με τη μανετούλα του χειρόφρενου, καθώς πηγαίνουν να πατήσουν τον διακόπτη του σινιάλου
- Υπάρχει και “κρυφός”, αναδιπλούμενος γάντζος αποσκευών κάτω από το τιμόνι
- Το μπροστινό φτερό έχει “αεροδυναμικές” τρύπες απ’ όπου πετιούνται στα πλάγια νερά όταν βρέχει
- Ένα γερό αλουμινένιο ψαλίδι υπάρχει στα δεξιά του κινητήρα
- Μικτής χάραξης on off είναι τα λάστιχα της CST, τα SC11
- Οι βαλβίδες των ελαστικών είναι πλάγιες για πιο εύκολο φούσκωμα

Θετικά σημεία

- Επιδόσεις κινητήρα
- Ρυθμιζόμενες αναρτήσεις
- Κράτημα – Πιρούνι
- Πλούσιος εξοπλισμός
- Σέλα-Άνεση
- Πολυχρηστικότητα

Χρειάζεται βελτίωση

- Αίσθηση φρένων
- Αργές αντιδράσεις – Μακρύ μεταξόνιο
- Ρύθμιση ζελατίνας