



Το επόμενο λογικό βήμα

Η Zontes μας σύστησε τον ολοκαίνουριο Euro 5 κινητήρα της στα 350 κυβικά με ένα εντυπωσιακό σε εμφάνιση modern-classic που ονομάζει GK 350



Η σειρά μοτοσυκλητών "G" της Zontes είχε έως τώρα δύο μοντέλα στα 125 και 155 κυβικά με μοντέρνους υγρόψυκτους μονοκύλινδρους κινητήρες υψηλής απόδοσης. Για το 2022 και με αφορμή τις προδιαγραφές Euro5, η Zontes ετοίμασε έναν νέο κινητήρα στα 350 κυβικά που έρχεται για να αντικαταστήσει τον κινητήρα των 310 κυβικών που είχαν έως σήμερα οι σειρές μοντέλων των 310T, 310R, 310V και 310X. Αυτόν το νέο κινητήρα έχει το ολοκαίνουριο GK 350 που αποτελεί το μεγαλύτερο σε κυβισμό μοντέλο της σειράς "G" μέχρι στιγμής. Όπως όλες οι μοτοσυκλές της Zontes, το GK 350 χαρακτηρίζεται από τον υπερπλήρη εξοπλισμό του και τις δεκάδες σχεδιαστικές λεπτομέρειες που συνήθως συναντάς μόνο σε μοτοσυκλές αρκετών δεκάδων

χιλιάδων ευρώ. Αυτό σημαίνει πως τα όργανα είναι μια έγχρωμη οθόνη TFT με δυνατότητα σύνδεσης smartphone μέσω Bluetooth, η οποία διαθέτει τέσσερα διαφορετικά Interface και έχει αισθητήρα φωτός που μεταβάλλει αυτόματα τη φωτεινότητά της. Το τζαμάκι της έχει επιστροφή κατά των αντανακλάσεων και η φωτεινότητα των ενδείξεων είναι πολύ καλή, οπότε δεν υπάρχουν σοβαρά προβλήματα με την ανάγνωση των ενδείξεών της στο δυνατό φως της ημέρας. Μόνο όταν πέφτει το φως πάνω της από συγκεκριμένες γωνίες δημιουργείται μια τοπική θολούρα. Οι ενδείξεις είναι παραπάνω από πλήρεις, αφού εκτός των άλλων περιλαμβάνει και ένδειξη πίεσης ελαστικών χάρη στους αισθητήρες που υπάρχουν στις βαλβίδες κάθε ζάντας. Τα φώτα είναι full-LED, ενώ για πρώτη φορά η ZONTES χρησιμοποιεί φρένα της J.Juan τα οποία συνδυάζονται με το δικάναλο ABS της Bosch και είναι σημαντικότερη αναβάθμιση σε σχέση με το παρελθόν, όχι μόνο σε δύναμη και αίσθηση, αλλά κυρίως σε αντοχή. Το δικάναλο ABS της Bosch επεμβαίνει κάπως πρόωρα στους γλιστερούς ελληνικούς δρόμους, αλλά είναι αρκετά γρήγορο στις αντιδράσεις του και δεν δημιουργεί υπερβο-

λικά μεγάλα χρονικά κενά. Τα προηγούμενα no name φρένα που χρησιμοποιούσε η Zontes παρουσίαζαν εύκολα σημάδια υπερθέρμανσης αν έκανες τρία-τέσσερα δυνατά φρεναρίσματα και αποκτούσαν σπογγώδη αίσθηση στη μανέτα, χάνοντας την αποτελεσματικότητά τους μέχρι να κρυώσουν. Τα νέα φρένα της J.Juan δεν χάνουν τόσο γρήγορα τη δύναμη τους όταν τα χρησιμοποιείς σκληρά. Τα ισχυρότερα φρένα ήταν απαραίτητα διότι ο νέος μονοκύλινδρος κινητήρας έχει πραγματική απόδοση που ξεπερνά τους 30 ίππους στον πίσω τροχό (39,5 ίππους στο στρόφαλο ανακοινώνει η Zontes και 32,9 στον πίσω τροχό έδειξε το δυναμόμετρο του MOTO).





Ισχυρότερος και ελαφρώς πιο πολιτισμένος σε λειτουργία ο νέος κινητήρας



Η έγχρωμη οθόνη TFT απέκτησε και ένδειξη πίεσης ελαστικών! Ήταν και παραμένει η καλύτερη σε αυτή την κατηγορία τιμής



Οι καθρέπτες στις άκρες του τιμονιού πάντα θα ενοχλούν μέσα στην πόλη



Η διαφορά σε σχέση με τους 26 ίππους του προηγούμενου κινητήρα ίσως να μην είναι χαστική ως αίσθηση στο δρόμο, όμως είναι αισθητή σε όλο το φάσμα των στροφών, χαρίζοντας στο αρκετά βαρύ GK350 των 185 κιλών αρκετή ζωντάνια. Ο ψεκασμός είναι συμβατικός και όχι ride by wire, οπότε στα δύο mode λειτουργίας (ECO/Sport) δεν αλλάζει το πόσο ανοίγει η πεταλούδα του γκαζιού, παρά μόνο ρυθμίζει την προπορεία της ανάφλεξης, μειώνοντας με αυτόν τον τρόπο την ταχύτητα ανόδου των στροφών στο πρόγραμμα ECO. Προφανώς αυτή η λύση εξοικονομεί καύσιμο επειδή "αναγκάζει" τον κινητήρα να δουλεύει για περισσότερη ώρα σε χαμηλότερες στροφές και σε καμία περίπτωση δεν έχει την αποτελεσματικότητα των ride by wire ψεκασμών που ελέγχουν πλήρως την τροφοδοσία. Έτσι κι αλλιώς όμως, η μέση κατανάλωση στο φάσμα των 4-4,5 λίτρων για κάθε 100 χιλιόμετρα είναι λογική για τα κυβικά, τις επιδόσεις και το βάρος του GK 350, οπότε η επιλογή του προγράμματος ECO που "μουδιάζει" την απόκριση στο γκαζιέ έως τις 6.000 στροφές δεν έχει πραγματικό όφελος. Γενικά η διακύμανση στην κατανάλωση είναι μικρή, με την μέγιστη να μην ξεφεύγει πάνω από τα 5,5 λίτρα στη γρήγορη οδήγηση, αήλιά και την

ελάχιστη να μην πέφτει εύκολα κάτω από τα 4 λίτρα. Η επιλογή του υγρού κάρτερ στο νέο 350 αντί του ξηρού που έχει ο κινητήρας των 310 κυβικών, έγινε με στόχο τη μείωση των μηχανικών θορύβων. Πράγματι, ο νέος κινητήρας έχει πιο πολιτισμένη και "ιαπωνική" αίσθηση στις χαμηλές και μεσαίες στροφές, με τους υψηλές συχνότητας κραδασμούς να κάνουν την εμφάνισή τους μόνο στις πολύ υψηλές στροφές. Όπως ο προηγούμενος, έτσι κι αυτός διαθέτει μονόδρομο συμπλέκτη με υποβοήθηση για ομαλές αλλαγές ταχυτήτων και είναι τοποθετημένος μέσα σε ένα ακούρτων σιβαρό πλαίσιο με κατανομή βάρους 50% εμπρός και πίσω για ουδέτερη και προβλέψιμη συμπεριφορά. Τα 185 κιλά δεν είναι λίγα για την κατηγορία, όμως κρύβονται σχετικά εύκολα στις χαμηλές ταχύτητες και σε καμία περίπτωση το GK 350 δεν είναι κουραστικό, ούτε θα αντιμετωπίσεις δυσκολίες στο χειρισμό του. Το GK 350 έχει πολύ φαρδιά ελαστικά, με το πίσω να είναι 160/60-17 και το εμπρός 120/70-17, δηλαδή έχει διαστάσεις ελαστικών της κατηγορίας των δικύκλινδρων με 500-600 κυβικά. Συνήθως στην κατηγορία κυβισμού του GK 350 τα ελαστικά είναι πιο στενά και πιο ελαφριά για μειωμένο γυροσκοπικό

φαινόμενο και μικρότερες απώλειες τριβής. Γενικά το GK 350 έχει αίσθηση μεγαλύτερου κυβισμού μοτοσυκλέτας και πιθανόν αυτό να αρέσει σε αρκετούς, διότι σε κάνει να νοιώθεις πως οδηγείς μια στιβαρή μοτοσυκλέτα που πατά γερά στην άσφαルト, μια αίσθηση που διατηρεί και στις υψηλές ταχύτητες.

Το σιλι έρχεται πρώτο

Η εργονομία της θέσης οδήγησης είναι ελαφρώς спор και σε συνδυασμό με τις ρυθμιζόμενες μανέτες ο αναβάτης του GK 350 θα βολευτεί αμέσως πάνω του. Η σέλα του συνεπιβάτη είναι λιγότερο φιλόξενη και τα μαρσιέ του έχουν μικρή απόσταση, συγίζοντας αρκετά τα πόδια του, όμως για κοντινές βόλτες εντός νομού δεν δημιουργεί ιδιαίτερο πρόβλημα. Πολύ πιθανό να ακούσετε παράπονα για τους υψηλές συχνότητας

κραδασμούς που έχει κυρίως το δεξί μαρσιέ του συνεπιβάτη, λόγω των τελικών της εξάτμισης που βρίσκονται δίπλα του και συντονίζουν την βάση του. Οι καθρέπτες στις άκρες του τιμονιού είναι πάντα πρόβλημα μέσα στην κίνηση της πόλης και δεν καλύπτουν μεγάλο οπτικό πεδίο, όμως στο GK 350 υπάρχουν οι βάσεις στους διακόπτες για να βιδώσεις κανονικούς καθρέπτες, οπότε όσοι προτιμούν την πρακτικότητα αντί του... σιλι δεν χρειάζεται να κάνουν πατέντες και μπορούν να βάλουν κατευθείαν τους καθρέπτες από το T2. Συνοψίζοντας, μπορούμε να πούμε πως το πεδίο δράσης του GK 350 είναι η καθημερινή μετακίνηση και οι βοηθούλες τα Σαββατοκύριακα με σιλι, οικονομία και ευκολία οδήγησης. Δεν θα πει όχι αν θέλεις να φύγεις πολύ πιο μακριά από την πόλη και διατηρεί χωρίς κόπο τα

130-140km/h ως ταχύτητα ταξιδιού, αρκεί βέβαια να συμβιβαστείς με την μειωμένη άνεση της σέλας στην πολύωρη οδήγηση. Όπως και με την προηγούμενη γενιά των 310, έτσι και τα νέα 350 της Zontes εξακολουθούν να έχουν προσιτή τιμή, υπερπλήρη εξοπλισμό και σε συνδυασμό με την προσεγμένη σχεδίαση, κάνουν το GK 350 μια πολύ ενδιαφέρουσα επιλογή, κυρίως για όσους θέλουν να μεταπηδήσουν από την A1 κατηγορία στην A2 δίνοντας όσα λιγότερα χρήματα γίνεται.



Σχετικά καλή η άνεση για τον αναβάτη, πιο άβολα τα πράγματα για τον συνεπιβάτη



Οι ζάντες είναι tubeless αήλιά ο σχεδιασμός των στεφανιών είναι διαφορετικός ο εμπρός από τον πίσω!



Δύο θύρες USB με έξοδο 18W, όμως εκεί που είναι τοποθετημένες καλύτερα να μην φορτίζεις όταν οδηγείς

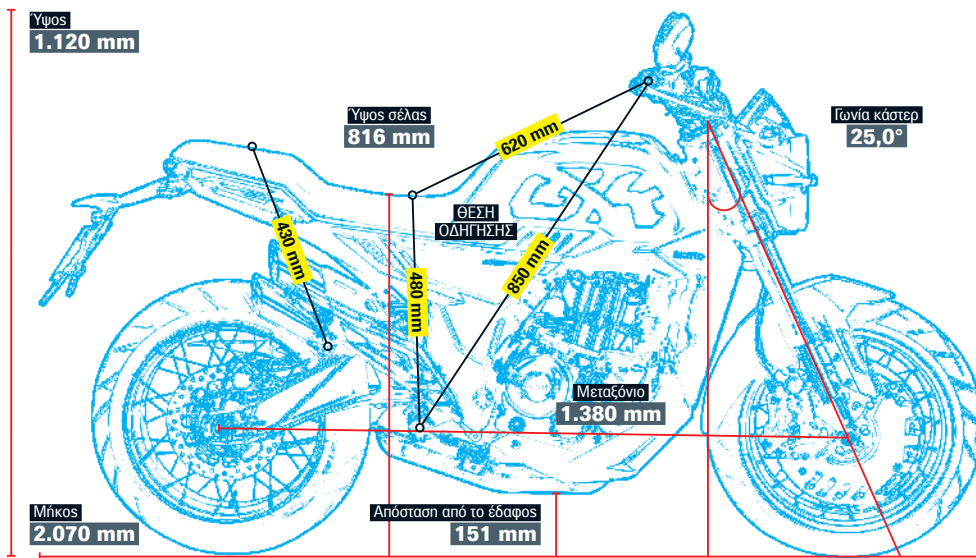


Πίσω από το ιδιόρρυθμο σχεδιαστικά πλαστικό κάλυμμα βρίσκεται το νέο και πολύ ισχυρότερο φρένο της J.Juan

Zontes GK 350

Γκοργκόλης Α.Ε.

€ 4.785



Μέτρηση Βάρους	Πίσω	185,0 kg	χωρίς καύσιμο: 171,7 kg	Σφάλμα στοιχείων κατασκευαστή: --%	Εμπρός
					49,8%

ΠΙΣΩ

ΑΝΑΡΤΗΣΗ
Μονό αμορτισέρ

Διαδρομή (mm): 150

Ρυθμίσεις: Προφύριση ελατηρίου

ΤΡΟΧΟΣ

Ζάντα: 4,5 x 17

Ελαστικά: 160/60-17

ΦΡΕΝΟ

Δίσκος 265mm, δαγκάνα δύο εμβόλων, C-ABS

ΕΜΠΡΟΣ

ΑΝΑΡΤΗΣΗ
Τηλεσκοπικό πιρούνι Upside/Down

Διαδρομή/Διάμετρος (mm): 138/43

Ρυθμίσεις: -

ΤΡΟΧΟΣ

Ζάντα: 3,5 x 17

Ελαστικά: 120/70-17

ΦΡΕΝΟ

Δίσκος 320mm, δαγκάνα τεσσάρων εμβόλων, C-ABS

ΟΡΓΑΝΑ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Έγχρωμη οθόνη TFT με τέσσερα Interface και bluetooth, ενδείξεις για ταχύτητα, στροφές κινητήρα, πίεση ελαστικών, δύο USB θύρες με έξοδο 18W η κάθε μία, φώτα Led εμπρός και πίσω

Εξοπλισμός αναβάτη

Κράνος: **Shark** Μπουφάν: **Spidi**
Παντελόνι: **Nordcode**
Μπότες: **Forma**



ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος: Ατσάλινο ανοικτό με τον κινητήρα ενεργό μέρος

Πλάτος (mm): 875

Βάρος κατασκευαστή, κενή / γεμάτη (kg): -/188

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος: Υγρόψυκτος, μονοκύλινδρος, 2ΕΕΚ, 4 β/κ

Διάμετρος επί διαδρομή (mm): 84,5 x 62

Χωρητικότητα (cc): 349

Σχέση συμπίεσης: 12,3

Ισχύς (HP/rpm): 39,5/9.500

Ροπή (kg.m/rpm): 3,4/7.500

Ειδική ισχύς (HP/l): 112,85

Τροφοδοσία: Ψεκασμός

Σύστημα εξαγωγής: 1 σε 2

Σύστημα λίπανσης: Υγρό κάρτερ

Σύστημα εκκίνησης: Μίζα

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτες: Υγρός, πολύδισκος, μονόδρομος, υποβοηθούμενος

Πρωτεύουσα μετάδοση / σκέπη: -

Τελική μετάδοση / σκέπη: -

Κατανάλωση	Αυτονομία (km)
Ελάχιστη 3,8	Μέση 4,2
Μέγιστη 5,5	

Ρεζερβουάρ (l): **17,0** Ρεζέρβα (l): **--**

404

Αρκετά πιο δυνατός σε όλο το φάσμα στροφών και πιο πολιτισμένος σε λειτουργία ο νέος κινητήρας της Zontes, που διατηρεί μια εξαιρετική καμπύλη ροπής στις μεσαίες

● Ισχύς (HP): 32,9 / 9.000

● Ροπή (kg.m/rpm): 2,82 / 7.200

MT TECHNOLOGY DYNOJET 250

ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ

Km/h	Sec	Μέτρα
0-50	2,8	21
0-100	7,60	140
0-150	28	858

ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ

Μέτρα	Sec	km/h
0-400	15	134,7
0-1.000	29	151

ΕΙΚΟΝΙΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΜΑ

Km/h	Sec	Μέτρα
80-140	11	479

ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΕΝ ΚΙΝΗΣΕΙ (sec/μέτρα)

Km/h	4η	5η	6η
40-80	4,7/87	5,7/102	7/135
80-120	-	7,49/199	9,5/278

ΦΡΕΝΑΡΙΣΜΑ

Km/h	Sec	Μέτρα
120-40	3	66,6

ΚΙΛΑ ΑΝΑ ΙΠΠΟ

	Κενή	Γεμάτη
Θεωρητικά	-	4,75
Πραγματικά	5,19	5,62

Το **MOTO** γεμίζει με **EKO PREMIUM 98**