

Zontes 703 F, Super Test: Νέοι δρόμοι και περηφάνια για τη Zontes

10/06/2025 Κείμενο: Βασίλης Αντζουλάτος, Φωτογραφίες: Μιχάλης Λαζαρίδης

Η Zontes δηλώνει περήφανα, τρικύλινδρα παρούσα

*Κυβισμός: 699 cc * Ιπποδύναμη: 95 ίπποι, στις 10.000 rpm, * Τελική: 205 km/h *Βάρος: 241 κιλά (γεμάτη)* Τιμή: 8.395 ευρώ (Ιούνιος '25)

Το Zontes 703 F δεν είναι ένα συμπλήρωμα στη γκάμα της κινεζικής εταιρίας που απλά την μεγαλώνει προς τα πάνω. Είναι ένα πλήρες, προσεκτικά προγραμματισμένο και εκτελεσμένο έργο που σηματοδοτεί τη νέα της εποχή. Παράλληλα το Zontes 703 F, είναι μια μοτοσυκλέτα-έκπληξη όσον αφορά έναν πολύ σημαντικό τομέα, πέρα από τις επιδόσεις του: την συνολική ομοιογένεια.

Κείμενο: Βασίλης Αντζουλάτος, Φωτογραφίες: Μιχάλης Λαζαρίδης

Αν προσπαθήσουμε να αναλύσουμε τι σημαίνει “ομοιογένεια” σε μια μοτοσυκλέτα, πιθανά θα χρειαστούμε όλη την έκταση του σημερινού μας άρθρου.



Εκτός από τους ξεχωριστούς τομείς (κινητήρας, πλαίσιο, αναρτήσεις, φρένα) που **πρέπει να συνεργάζονται άριστα μεταξύ τους και να αλληλοσυμπληρώνονται**, είναι και η “μυστική” συνταγή που δένει όλα τα παραπάνω, με ένα σωρό ακόμα περιφερειακές “λεπτομέρειες”, που πρέπει να δημιουργούν μια “καλοκουρδισμένη” συμφωνική ορχήστρα. Δεχόμαστε λοιπόν την πρόχειρη αυτή ανάλυση **και προχωράμε παρακάτω.**

Ο κινητήρας είναι το επίκεντρο αυτής της μοτοσυκλέτας, ένας κινητήρας που χρησιμοποιείται και στο σπορ μοντέλο το 703RR, ο οποίος μάλιστα δεν είναι ούτε μονοκύλινδρος (;) όπως μας είχε συνηθίσει μέχρι σήμερα η Zontes, **αλλά ούτε δικύλινδρος σε σειρά**, όπως έχει επιλέξει να κάνει η πλειονότητα κατασκευαστών στη μεσαία κατηγορία.



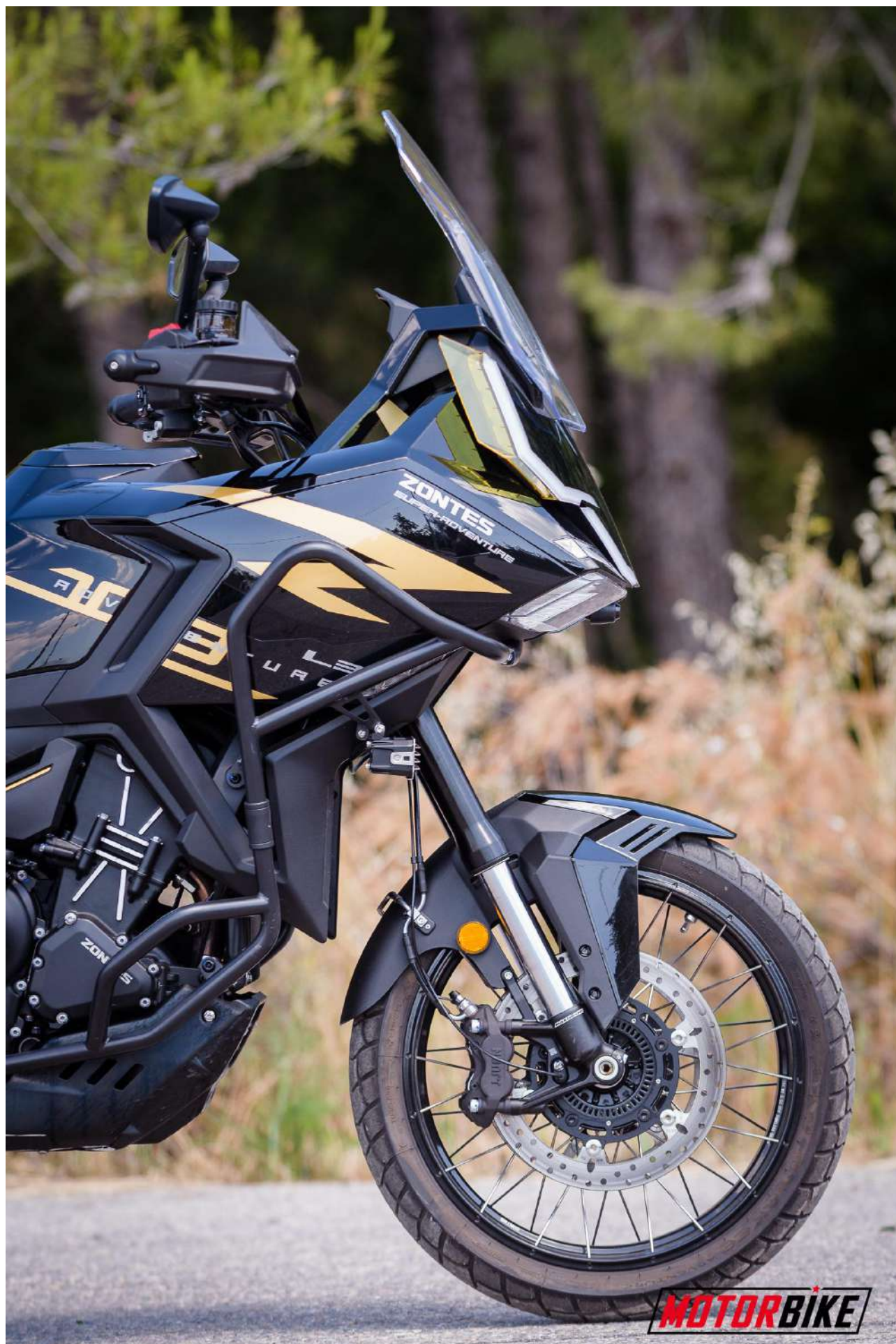
Αντίθετα είναι τρικύλινδρος και έτσι **μπαίνει περήφανα στο αντίστοιχο πάνθεον** δίπλα στην Triumph και την MV Agusta! Υπάρχει επίσης και η Yamaha, με τρικύλινδρο κινητήρα, **αλλά με περισσότερα κυβικά** στην περίπτωση των MT09, Tracer 9 και XSR.

Θα είναι άραγε το ίδιο καλός ο τρικύλινδρος της Zontes στο δρόμο, όπως συμβαίνει με τις παραπάνω εταιρίες; Θα μάθουμε παρακάτω.



Το Zontes 703 F **σπάει το κατεστημένο λουπόν, αφού δεν ακολουθεί** τον καθιερωμένο δρόμο των δικύλινδρων σε σειρά που έχουν οι ανταγωνιστές του (Honda, BMW, Yamaha, QJMotor, Voge, Suzuki, Kawasaki, CFMoto, κλπ.), ενώ παράλληλα **είναι μια μοτοσυκλέτα ψευδοεντούρο για τους παλαιότερους και Adventure για τους νεότερους**, με έμφαση στη χρήση δρόμου λόγω του 19 ιντσών του μπροστινού τροχού.

Έχουν περάσει **οκτώ ολόκληρα χρόνια** από τότε που οδηγήσαμε την πρώτη μας Zontes (Daytona Zontes για την ακρίβεια) μιας και η αντιπροσωπεία λάνσαρε το πρώτο της προϊόν στην ελληνική αγορά με τη “βοήθεια” του brand της Daytona που ήταν γνωστή στον κόσμο.



Η πρώτη μοτοσυκλέτα ήταν μια ταπεινή μονοκύλινδρη, γυμνή 250άρα ([δείτε εδώ](#)) με ιδιαίτερη “μοντερνο-διαστημική” εμφάνιση.

Σήμερα η εταιρία διαθέτει μια ενδιαφέρουσα γκάμα που αποτελείται από 25 μοντέλα σε 7 διαφορετικές κατηγορίες (scooter, trail, neo-retro, sport-touring, naked, custom και supersport), και κατάφερε να ανέβει σε υψηλές θέσεις σε διάφορες αγορές του κόσμου.

Στην Ελλάδα η Zontes έχει γκάμα με εννέα μοντέλα και τη χρονιά που πέρασε **κατατάχθηκε στην ένατη θέση**, αποσπώντας το 9,8% με 1.380 μονάδες.



Τώρα το Zontes 703 F ανοίγει τον δρόμο για μια νέα ιστορική καμπή για την εταιρία και αποτελεί την επιβεβαίωση αυτού του ορόσημου.

Αξίζει να υπενθυμίσουμε ότι η Zontes είναι μια μάρκα του κινεζικού γίγαντα Guangdong Tayo Motorcycle Technology Co. Ltd., που **ιδρύθηκε το 2003 και ήρθε στη χώρα μας το 2017** από την Γκοργκόλης ΑΕ, μια δυναμική εταιρία με πολλά χρόνια εμπειρίας στο χώρο των δύο τροχών και τα σκήπτρα των πωλήσεων στην Ελλάδα επί πολλά χρόνια.

Η εμφάνιση τύπου Transformers συνόδευσε αρκετά μοντέλα της Zontes και στα 310 και στα 350 κυβικά, και το ίδιο ισχύει εν μέρει και στο 703 F με τη μόνη διαφορά ότι αυτή η αισθητική γραμμή τώρα έχει “μαλακώσει” κάπως, ενώ για άλλη μια φορά **καταφέρνει να διαφοροποιηθεί** από τον ανταγωνισμό.



Η μοτοσυκλέτα ξεκινάει με ένα ιδιαίτερα μυτερό μπροστινό τμήμα, με τους δύο απομακρυσμένους προβολείς του **να “κοιτάζουν κάτω”**.

Ακολουθεί ένα “γεμάτο” τμήμα **στην περιοχή του μεγάλου ντεπόζιτου και του κινητήρα**, στη μέση το 703 λεπταίνει για να ολοκληρωθεί με μια σχετικά λιγνή ουρά.

Εντυπωσιακός είναι ο χρωματικός συνδυασμός, όπου κυριαρχεί το μαύρο, **με χρυσαφί πινελιές**, εδώ κι εκεί.



Ωραία λεπτομέρεια είναι τα φλασάκια πάνω στις χούφτες, αλλά και τα αεροδυναμικά κίτρινα πτερύγια που λάμπουν το βράδυ, ενώ το μπροστινό συγκρότημα των DRL φώτων κάνουν το μπροστινό τμήμα πολύ εντυπωσιακό.

Ο τρικύλινδρος σε σειρά κινητήρας αποκτά μια ασυνήθιστη σημασία με την κυκλοφορία του Zontes 703 F. Αφενός, λόγω της ίδιας της διάταξής του που αποτελεί πρωτιά για την εταιρεία, αλλά κι **επειδή χρησιμεύει ως βάση** για τη δημιουργία διαφορετικών εκδόσεων σε άλλες κατηγορίες, όπως η Supersport Zontes 703 RR.



Πρόκειται για μια υδρόψυκτη μονάδα **699 cc**, με στροφαλοφόρο άξονα χρονισμένο στις 120º, 12βάλβιδη κυλινδροκεφαλή, δύο εκκεντροφόρους και διαστάσεις 70 x 60,6 mm για μεγαλύτερη ροπή, σφυρήλατα έμβολα και αντικραδασμικό άξονα, ο οποίος **αποδίδει 95 ίππους στις 10.000 rpm και 76 Nm στις 7.500 rpm**, προδιαγραφών Euro 5+.

Η διαδρομή (είναι μεγαλύτερη από τη διάμετρο, δηλαδή με υπερτετράγωνες διαστάσεις,), γεγονός που υποδηλώνει **αναζήτηση απόκρισης στις χαμηλές στροφές και μεσαίες**, σε αντίθεση με έναν σπορ χαρακτήρα, ο οποίος στην πραγματικότητα δεν είναι τόσο πρακτικός στην πραγματική ζωή.



Ο κινητήρας διαθέτει **σφυρήλατα έμβολα**, αντικραδασμικό άξονα, εσωτερικά εξαρτήματα με επίστρωση DLC, συμπλέκτη μερικής ολίσθησης, αλλά και ψυγείο λαδιού.

Ο σχεδιασμός του διαθέτει ενδιαφέρουσες λεπτομέρειες όπως **οι τρεις οπές στο γωνιώδες, “πλακουτσωτό” τελικό** της εξάτμισης, ένα φίλτρο αέρα που βρίσκεται πίσω από το αριστερό κάλυμμα του ρεζερβουάρ και είναι πολύ εύκολα προσβάσιμο. Επίσης διαθέτει μπαταρία λιθίου, όπως στα μοντέλα Premium, η οποία μάλιστα **κατασκευάζεται από την ίδια την Zontes (1,2 kg)**.



Το πλαίσιο δεν είναι κοινό σωληνωτό, **αλλά κατασκευασμένο από αλουμίνιο με δύο δοκούς** και χαμηλό βάρος (11 kg)! Αλουμινένιο είναι επίσης και το αφαιρούμενο υποπλαίσιο (3,8 kg), αλλά και το ενισχυμένο ψαλίδι.

Η εντυπωσιακή **προστατευτική ποδιά κάτω από τα κάρτερ** είναι φτιαγμένη κι αυτή αλουμίνιο.

Τόσο ο κινητήρας όσο και το πλαίσιο έχουν εξελιχθεί και κατασκευαστεί από την Zontes. Το βάρος του 703 **είναι ελαφρώς τσιμπημένο**, αφού φτάνει τα 241 κιλά με γεμάτο το μεταλλικό ρεζερβουάρ των 22 λίτρων (4 λίτρα ρεζέρβας).



MOTORBIKE

Στα περιφερειακά της μοτοσυκλέτας έχουν χρησιμοποιηθεί **κορυφαία εμπορικά σήματα**. Η μπροστινή ανάρτηση αποτελείται **από ένα πολυρυθμιζόμενο ανεστραμμένο πιρούνι Marzocchi** (διαδρομής 180 mm) με καλάμια 48 mm, με ρύθμιση συμπίεσης στο αριστερό καλάμι και επαναφορά στο δεξί. Πίσω συναντάμε ένα μονό αμορτισέρ με συνδέσμους για προοδευτική λειτουργία με ξεχωριστό δοχείο λαδιού/αερίου. Η Juan υπογράφει τις δαγκάνες (ακτινικές μπροστά) και τις τρόμπες (επίσης ακτινική μπροστά), και η Michelin με τα ελαστικά Anakee Adventure τοποθετημένα σε ζάντες με διασταυρούμενες ακτίνες (της Zontes) για χρήση ελαστικών tubeless. Πληθώρα είναι και τα ηλεκτρονικά του Zontes 703 F, τα οποία **αν τα συγκρίνεις με τιμή του** είναι δύσκολο να το πιστέψεις.



Διαθέτει στάνταρ έγχρωμη οθόνη TFT 6,75", με 4 εμφανίσεις πληροφοριών, **με δυνατότητα σύνδεσης «mirroring» μέσω εφαρμογής**, δύο θύρες USB (A + C), φωτισμό 100% LED, θερμαινόμενα γκρίπ, ρυθμιζόμενη ζελατίνα υψηλής ποιότητας (χοντρό lexan, χωρίς παραμορφώσεις ειδώλων), **μετρητή πίεσης ελαστικών (συμπεριλαμβανομένης και της θερμοκρασίας τους)**, έξυπνο κλειδί (επίσης για την τάπα ρεζερβουάρ) και άνοιγμα της σέλας.

Δεν ξεχνάμε το quickshifter (μόνο στα ανεβάσματα ταχυτήτων), και ανάμεσα στα πιο αξιοσημείωτα gadget του (και μεγάλο bonus στον εξοπλισμό) μια **μπροστινή και πίσω κάμερα Full HD με 128 GB** εσωτερικής μνήμης (με αισθητήρα νυχτερινής όρασης Sony), γωνία λήψης 140º, αρχεία των οποίων μπορείτε να διαχειριστείτε μέσω εφαρμογής στο smartphone σας.





MOTORBIKE

Το 703 δεν διαθέτει **μονάδα αδρανειακού ελέγχου IMU**, επομένως δεν διαθέτει cornering ABS στροφών.

Ωστόσο, διαθέτει σύστημα ελέγχου πρόσφυσης TCS, καθώς και **δύο λειτουργίες κινητήρα: S (πιο Sport) και E (Eco πιο ήπιο, οικονομικό)** που έχουν αρκετή διαφορά στη λειτουργία τους. Διαθέτει ακόμη και φώτα στροφών (cornering lights) που **ενεργοποιούνται όταν πατάτε το φλας**, φωτίζοντας τον χώρο προς τον οποίο κατευθύνεστε.



Στον τομέα του φωτισμού, η υπεύθυνη μάρκα είναι η φημισμένη Osram, η οποία προσφέρει πολύ καλή δέσμη φωτός.

Ο βασικός εξοπλισμός του ολοκληρώνεται με μια ηλεκτρικά κινούμενη ζελατίνα ρυθμιζόμενου ύψους (93 mm) **με πλευρικούς εκτροπείς**, σίδερα προστασίας του κινητήρα και των πλαϊνών του φέριγκ, αλλά και σωληνωτές βάσεις για βαλίτσες.

Στο Δρόμο – Η ώρα της δοκιμής

Όπως και να το κάνεις το Zontes 703 F ξεχωρίζει στο δρόμο, αφού ακολουθεί τη δική του **σχεδιαστική γραμμή**, καταφέροντας παράλληλα να είναι διακριτικό, μιας και μιλάμε για τον μαύρο συνδυασμό που δεν αναδεικνύει τις γωνίες και τις καμπύλες της μοτοσυκλέτας σε μεγάλο βαθμό.



Με συνολικό ύψος των 1.525 mm (και 1.618 mm με την οθόνη ανυψωμένη) το 703 είναι **επιβλητικό**, αν και το ύψος της σέλας των 845 mm είναι καλά κρυμμένο με τέλειο σχήμα σέλας, έτσι ώστε να φτάνει στο έδαφος ο αναβάτης **και με τα δύο πόδια**.

Αυτή η αίσθηση μιας μαχί μοτοσυκλέτας **ενισχύεται μόλις ανεβείτε στη σέλα του**.

Η ζελατίνα είναι πολύ μακριά από τη θέση οδήγησης, με το μεγάλο ρεζερβουάρ των 22 λίτρων να κρύβει το μέγεθός του, **ενώ τα πλαϊνά πάνελ προσθέτουν οπτικό όγκο**.



Στην πράξη, ωστόσο, **δεν υπάρχει πρακτικό πρόβλημα με το αρκετό βάρος του 703**, αφού έχει γίνει καλή δουλειά στο “ζύγισμά” του, όπως και στον τομέα της εργονομίας. Το φαρδύ, με μεταβλητή κωνικότητα (ανισόπαχο), τιμόνι **είναι ιδανικό για ένα πραγματικά ευέλικτο street adventure**, και η θέση των ποδιών είναι απολύτως φυσική.



Η μοτοσυκλέτα διαθέτει ρυθμιζόμενες μανέτες (από σκληρό πλαστικό!), ενώ στην πρακτική πλευρά, βρίσκουμε και ρυθμιζόμενο λεβιέ αλλαγής ταχυτήτων, κεντρικό σταντ, μεγάλα οδοντωτά μαρσπιέ για οδήγηση εκτός δρόμου με αφαιρούμενα λαστιχένια καλύμματα, καθώς και προστατευτικές χούφτες.

Η συνολική προσβασιμότητα στο Zontes 703F είναι πολύ καλή και η απόσταση των 845 mm της σέλας από το έδαφος είναι απόλυτα διαχειρίσιμη, αφού η σέλα είναι καλοσχεδιασμένη, ποιοτική με (λίγο μεν, αλλά) ποιοτικό εσωτερικό αφρώδες και αντλιοσθητικό κάλυμμα.



Τα χέρια του αναβάτη **τοποθετούνται σε φυσικές γωνίες** για να συναντήσουν το τιμόνι, φέρνοντας τους πήχεις του παράλληλα με το έδαφος.

Περίεργη επιλογή είναι η χρήση μικρών και αλουμινένιων μαρσπιέ, χωρίς λάστιχο, για τον συνεπιβάτη, ο οποίος **κάθεται καλά σε ένα αρκούντως άνετο κομμάτι σέλας**.



Στην επιλογή των μικρών μαρσπιέ μάλλον έχει παίξει ρόλο το γεγονός πως **οι βάσεις τους έχουν ανοίξει αρκετά προς τα πλάγια**, για να χωρέσει το τελικό της εξάτμισης που βγαίνει δεξιά, ενώ στον στάνταρ εξοπλισμό παίρνουμε και **τα πλευρικά κάγκελα/βάσεις** για τις πλαϊνές βαλίτσες.

Στη μοτοσυκλέτα της δοκιμής μας στην αριστερή πίσω πλευρά, απέναντι από το τελικό της εξάτμισης, υπήρχε **ένα χρησιμότατο εφεδρικό μικρό ντεπόζιτο** χωρητικότητας 7 λίτρων, το οποίο όμως δεν θα υπάρχει στα μοντέλα που πωλούνται στην Ευρώπη, λόγω του ότι δεν περνάει τις αντίστοιχες προδιαγραφές.



Από την πρώτη στιγμή που θα δεις και θα προσπαθήσεις να λειτουργήσεις την αριστερή συστάδα διακοπών του 703, θα συνειδητοποιήσεις **πως πρόκειται για σπαζοκεφαλιά.**

Με τόσους διακόπτες – τόσο κοντά ο ένας στον άλλον – είναι εύκολο να κάνεις λάθος. Θέλεις να πατήσεις τα φλας, ας πούμε, και να πατάς κάτι άλλο, την επιλογή Mode, τα μεγάλα φώτα ή την κόρνα. Πρόκειται για συστάδα διακοπών **που χρειάζεται αρκετή εξάσκηση για να τους χρησιμοποιείς σωστά.**



Για παράδειγμα για να ενεργοποιήσεις **την ηλεκτρική ρύθμιση της ζελατίνας**, πρέπει πρώτα να πατήσεις ένα συγκεκριμένο κουμπί και έπειτα να πατήσεις τα κουπιά που ρυθμίζουν το ύψος της.

Στη δεξιά άκρη του τιμονιού βρίσκονται οι διακόπτες On/κεντρικό κλείδωμα/ξεκλείδωμα, start/stop, λειτουργίες του κινητήρα και το κουμπί για τα θερμαινόμενα γκρίπ.

Ωστόσο, η **πλοήγηση στις επιλογές της οθόνης TFT** για να προσαρμόσετε τις παραμέτρους ή να επιλέξετε τη λειτουργία ανάγνωσης κ.λπ. είναι σχετικά εύκολη.



Μόλις βάλεις μπροστά τον τρικύλινδρο κινητήρα **απολαμβάνεις έναν υπέροχο ήχο να ξεφεύγει από τις τρεις σπές** του τελικού της εξάτμισης.

Ηχητική απόλαυση προσφέρει ο καινούργιος κινητήρας της Zontes, ενώ για το κατά πόσον θα είναι καλός και αποδοτικός στο δρόμο, πρέπει να υπενθυμίσουμε πως η Zontes ξεκίνησε την καριέρα της στον κόσμο των μοτοσυκλετών **ως ειδικός στην κατασκευή κινητήρων!**

Το πολύ ωραίο είναι πως τα “ευχάριστα ντεσιμπέλ” συνδυάζονται και με απόδοση, και κυρίως **άμεσα με γλυκιά και μπόλικη ροπή.**



Ο μαλακός συμπλέκτης και **το επίσης μαλακό κιβώτιο ταχυτήτων** ολοκληρώνουν τους σημαντικούς τρεις άξονες που δημιουργούν έναν καλό κινητήρα.

Η φιλική απόδοση στις χαμηλές και μεσαίες στροφές με ροπή (ξεκινάει και με 3η στο κιβώτιο), σου επιτρέπουν, αν θελήσεις, να **κινείσαι και με λίγες στροφές, αργά μέσα στην κίνηση ή στον επαρχιακό δρόμο** και να χαλαρώνεις, χωρίς να σου δημιουργεί πρόβλημα ο κινητήρας.

Δεν ξέρω γιατί, αλλά το όλο σετάρισμα (εκτός του τρικύλινδρου κινητήρα και των επιδόσεων στις υψηλές στροφές) **όπως η ευκολία χρήσης και το συνολικό “στήσιμο” της μοτοσυκλέτας θύμιζε Africa Twin 750**, κι αυτό δεν μπορεί παρά να είναι ένα μεγάλο παράσημο για την Zontes.



Λίγοι κραδασμοί, καλές χαμηλές και δυνατές μεσαίες στροφές, δύναμη και στις υψηλότερες και στροφάλισμα κοντά στις 10.000 rpm, **με 95 άλογα στο δεξί σου χέρι, κι όλα αυτά με έναν κινητήρα που έχει μπόλικο χαρακτήρα.** Ευχαριστιέσαι να τον οδηγείς, δεν χορταίνεις τον ήχο και τη γεμάτη απόκρισή του.

Δυσκολία εμφανίζεται **στην εύρεση νεκράς** (χρειάζεται μικρή κίνηση το λεβιέ ταχυτήτων για να την πετύχει) και το καλοκαίρι έρχεται **αρκετός ζεστός αέρας** στα πόδια του αναβάτη. Οι επιδόσεις του 95 ίππων, τρικύλινδρου κινητήρα είναι 90 km/h με πρώτη ταχύτητα, 2α-130, 3η-155, 4η-170, 5η-200, 6η-218, **που είναι πραγματικά τα 205 km/h**, ενώ η επιτάχυνση 0-100m είναι στα 3,4"

Η διατήρηση των στροφών **μεταξύ 6.000-8.000 rpm είναι η ενδεικνυόμενη** για να αξιοποιήσετε στο έπακρο αυτόν τον κινητήρα, στην πόλη και στον αυτοκινητόδρομο, με τη μέση κατανάλωση να φτάνει τα 6,7 λίτρα/100 χλμ. κατά τη δοκιμή μας (περίπου 330 χλμ. αυτονομίας).



Τώρα στην πόλη, **μπορείς να κινείσαι με 60 km/h με 5η ταχύτητα** με τον τρικύλινδρο κινητήρα να γουργουρίζει απροβλημάτιστος (καλός ψεκασμός) με λιγότερες από 3.000 rpm.

Εννοείται πως μέσα στην πόλη προτιμούσαμε **το πιο προοδευτικό πρόγραμμα λειτουργίας “Ε”**, παρά το πιο απότομο, σπορτίβικο “S”, με τις λειτουργίες να αλλάζουν πανεύκολα και εν κινήσει με το **πάτημα ενός διακόπτη** στους δεξιούς διακόπτες του τιμονιού.



Παρά τα δηλωμένα 241 γεμάτα κιλά η μοτοσυκλέτα δεν δίνει την αίσθηση ότι είναι βαριά σε καμία περίπτωση.

Έχει εντυπωσιακό κόψιμο τιμονιού και σωστή κατανομή βάρους, ισορροπεί εύκολα και με λίγα χιλιόμετρα, **ο κινητήρας τραβάει προοδευτικά στις χαμηλές rpm**, άρα η οδήγηση στην πόλη γίνεται παιχνιδάκι. Παράλληλα οι καλές οι αναρτήσεις συμβάλλουν στην εξαιρετική άνεση οδήγησης, περνώντας τις λακούβες της πόλης με ευκολία.

Στις στριφτερές διαδρομές **όλα γίνονται αβίαστα**, και η ακρίβεια της κίνησης και οι εύκολες αλλαγές κατεύθυνσης επιτυγχάνονται χάρη στον μπροστινό τροχό 19". Η μοτοσυκλέτα στρίβει **με ακρίβεια και αυτοπεποίθηση** που προέρχεται κυρίως από το αλουμινένιο, άκαμπτο, καλό πλαίσιο. Η έξοδος από τις στροφές ολοκληρώνεται από την ωραία ώθηση και ισχύ του τρικύλινδρου κινητήρα.



Ο κινητήρας μάλιστα **εμφανίζει αρκετό φρένο στο κλείσιμο του γκαζιού**, κι έτσι δεν καταπονεί τα φρένα σε δρόμο με πολλές στροφές.

Σε συνδυασμό με τα καλά λάστιχα της Michelin, **ειδικά όταν έχουν ζεσταθεί σωστά** η μοτοσυκλέτα χαρίζει υπέροχες εμπειρίες στους επιβαίνοντες στις στροφές, από πλευράς κρατήματος και συνολικής συμπεριφοράς.

Το κιβώτιο ταχυτήτων (που το λειτουργεί σαν ημιαυτόματο λόγω Quickshifter) είναι αποτελεσματικό **μόνο στα ανεβάσματα ταχυτήτων** το οποίο όμως λειτουργεί σωστά μόνο σε υψηλές στροφές. Πιο χαμηλά δεν τα πηγαίνει τόσο καλά.



Στο ταξίδι στον αυτοκινητόδρομο, έχουμε την τύχη να στεκόμαστε πίσω από μια μεγάλη, προστατευτική ζελατίνα, που ακόμα και στη χαμηλότερη θέση κάνει καλή δουλειά.

Οι αναταράξεις του αέρα πίσω από τη ζελατίνα είναι λίγες και όχι ιδιαίτερα ενοχλητικές. Ο κινητήρας είναι φτιαγμένος και για τουριστική χρήση: **μπορείς να ταξιδεύεις “όλη μέρα” με 150 km/h** – και λίγο παραπάνω.

Επίσης η αίσθηση του γκαζιού στη λειτουργία S είναι πολύ ξερή και στερείται προοδευτικότητας, ενώ **μπορεί να υπάρχουν λίγοι κραδασμοί στις υψηλές ταχύτητες** (καμία σχέση με αυτό που περιμέναμε από έναν 3κύλινδρο κινητήρα), οι οποίοι όμως δεν γίνονται ενοχλητικοί παρά μόνον στους καθρέφτες που θολώνουν.



Τα φρένα μπροστά **στην αρχή της διαδρομής της δεξιάς μανέτας** προσφέρουν μικρό “**δάγκωμα**”, για να το δυναμώσουν αμέσως μετά και να επιτελέσουν ένα καλό φρενάρισμα, ενώ καλή αίσθηση έχει και το πίσω δισκόφρενο.

Οι αναρτήσεις **είναι προς την μαλακή πλευρά λειτουργίας**, αφού πρέπει να δουλεύουν άνετα και σε χρήση εκτός δρόμου.

Τουλάχιστον οι αναρτήσεις **είναι ρυθμιζόμενες** σε όλες σχεδόν τις παραμέτρους, κι έτσι ο καθένας θα βρει αυτό που του αρέσει και του ταιριάζει.



Στο χώμα το Zontes 703F **δεν είναι φίλος της επιθετικής οδήγησης**, αλλά των ήπιων διαδρομών σε βατούς χωματόδρομους, ενώ οι πιο έμπειροι αναβάτες off road (με αποσυνδεδεμένο σύστημα ελέγχου πρόσφυσης και το πίσω ABS) μπορούν να πειραματίζονται με πλαγιολισθήσεις και αλματάκια.

Το πιρούνι **με τα 48άρια καλάμια** και τη διαδρομή των 180 χιλιοστών κάποια στιγμή – αν το ζορίσεις, σε συνδυασμό με το βάρος – θα αρχίσει **να δείχνει σημάδια ανυπακοής** και τερματισματος. Δεν είναι φτιαγμένη η μοτοσυκλέτα για πιεσμένες καταστάσεις στο χώμα, **αλλά για βόλτες λογικών απαιτήσεων**.



Και σε αυτές τις βόλτες το 703 εμφανίζεται εύκολο στο χειρισμό και τη λειτουργία, και χαρακτηρίζεται σαν πολύ καλό, **εντός των ορίων του που προσδιορίζονται από τον όγκο και το βάρος του.**

Τελικά – Η ώρα των συμπερασμάτων

Λαμβάνουμε πολύ σοβαρά υπόψη ότι αυτή είναι η πρώτη προσπάθεια της νεαρής κινέζικης εταιρίας στην μεσαία κατηγορία Adventure και **θεωρητικά θα έπρεπε να της δίνουμε ελαφρυντικά**. Δεν το κάνουμε και την κρίνουμε πολύ αυστηρά, αλλά παρ' όλα αυτά δεν βρίσκουμε παρά λίγα και μικρά ψεγάδια.



Το Zontes 703F είναι ένα **ολοκληρωμένο και ανταγωνιστικό προϊόν**, και θεωρούμε πως πρόκειται για ένα επιτυχημένο ντεμπούτο του.

Μπορεί κάποιοι να θεωρούν το Zontes **“εναλλακτική” πρόταση**, κι αυτό είναι σεβαστό, αλλά στην πραγματικότητα αυτή εδώ δεν είναι μια ακόμα φθηνή μοτοσυκλέτα με απίστευτα πλούσιο εξοπλισμό.

Η Zontes με το 703 F έκανε το άλμα και **ανταγωνίζεται μοτοσυκλέτες της “πρώτης Εθνικής”**, όπως τα Honda XL750 Transalp (€11.500), CFMOTO 800MT (€8.690), Ducati DesertX A2 (€19.600), Kove 800X Pro (€8.395), KTM 790 Adventure (€11.500), Suzuki V-Strom 800DE (€10.995), Voge 900DSX (€10.495), Triumph Tiger 800 (€11.990).



Το Zontes 703 F είναι **φθηνότερο όλων με τιμή 8.395 ευρώ**, αλλά η ουσία του είναι ένα σύνολο πραγμάτων. Δεν είναι μόνο η χαμηλή τιμή του, ούτε ο πλούσιος εξοπλισμός του. Είναι η απόδοση, είναι και ο φιλικός, εργονομικός του χαρακτήρας, και μαζί τους **ένα σωρό άλλα σημαντικά στοιχεία** που όταν προστεθούν αναδεικνύουν την πραγματική του αξία.

Η σχέση τιμής-απόδοσης του Zontes 703F **είναι ασυναγώνιστη**, χωρίς να θυσιάζεται η ποιότητα/εξοπλισμός, τομείς που η εταιρία δεν κάνει εκπτώσεις. Εντυπωσιακό, **αν μη τι άλλο...**

Περισσότερες πληροφορίες: zontes.gr