

Zontes GK 350, Super Test: Roadster για όλες τις δουλειές

Η κομψή-αποτελεσματική, που τα κάνει όλα!

Κείμενο: Κώστας Γαμβρούλης, Φωτογραφίες: Θοδωρής Ερμήλιος

“Μυώδης” εμφάνιση, στρογγυλός προβολέας, κομψότητα παντού, μεγάλο ντεπόζιτο και τετραβάλβιδος μονοκύλινδρος κινητήρας 350 κυβικών. Μια γοητευτική μοτοσυκλέτα που υπόσχεται να καλύψει κάθε χρήση που επιλέξει ο αναβάτης της με τιμή κάτω από 4.800 ευρώ.

Δεν έχει περάσει πολύς καιρός από τότε που το όνομα Zontes ακούστηκε για πρώτη φορά στην ελληνική αγορά. Τα προσιτά μοντέλα με το απίστευτο επίπεδο εξοπλισμού **κέρδισαν άμεσα τις εντυπώσεις**, με την γκάμα τους να αυξάνεται σε μοντέλα αλλά και σε εκδόσεις κυβισμού.

Η εταιρία έχει επιχειρήσει το επόμενο εξελικτικό της βήμα, με τον νέο μονοκύλινδρο κινητήρα της στα 347,5cc να εφαρμόζεται **σε όλη την γκάμα των μεγάλων μοντέλων της**, που πλέον φέρουν το “350”, αντί για το “310” στην ονομασία τους.



Το Zontes GK 350 είχε το προνόμιο να παρουσιαστεί με αυτό το νέο μοτέρ από το ξεκίνημά του, όντας μια καινούργια προσθήκη στις προτάσεις της Zontes, ανήκοντας στην κατηγορία των Roadster μοτοσυκλετών.

Με τόσες ονομασίες, εξειδίκευση και κατηγοριοποίηση στις μοτοσυκλέτες, ίσως το “Roadster” να χρειάζεται μια περαιτέρω διευκρίνιση και θα ξεκινήσουμε λέγοντας πως η κατηγορία αυτή ανήκει στην μεγάλη οικογένεια των naked – γυμνών μοτοσυκλετών.



Επειδή ο ορισμός δεν μπορεί να αποδοθεί με ακρίβεια, θα πούμε επίσης ότι τα Roadster δεν είναι streetfighter, ούτε νεορετρό, ούτε scrambler, είναι σύγχρονες μοτοσυκλέτες με προσεγμένη σχεδίαση, οι οποίες μπορεί να δανείζονται κάποια στοιχεία από τις προαναφερθείσες κατηγορίες αλλά δεν ανήκουν σε αυτές. Είναι απλώς... naked και η χρήση τους δεν έχει περιορισμούς.

Βόλτα κυρίως αλλά και καθημερινή μετακίνηση και ταξιδάκια και ό,τι τραβάει η όρεξη του αναβάτη, εντός ασφάλτινου πεδίου.

Το Zontes GK 350 σαφώς και ανήκει στην Roadster κατηγορία λοιπόν και είναι η πρώτη φορά που η Zontes δραστηριοποιείται σε αυτήν. Η σχεδίασή του είναι πολύ προσεγμένη, είναι

αντικειμενικά όμορφη μοτοσυκλέτα και **αποφεύγει την “φλυαρία”** που συναντάμε σε άλλα μοντέλα της εταιρίας.



Δεν μιλάμε βέβαια για κάτι δωρικό, όπως για παράδειγμα τα Vitpilen της Husqvarna, υπάρχει “ανάγλυφο” και λεπτομέρειες για να περιηγηθεί το μάτι, συνολικά, όμως, **πρόκειται για μια ισορροπημένη εικόνα**, η οποία, αν κρίνουμε από τις αντιδράσεις του κόσμου στη διάρκεια της δοκιμής, αρέσει.

Η ποιότητα κατασκευής βρίσκεται σε υψηλό επίπεδο **με πολύ ωραίο φινίρισμα** στα μεταλλικά μέρη και πραγματικά δεν υπάρχει κάτι πάνω στην μοτοσυκλέτα που να χαλάει αυτή την εντύπωση.



Ως Zontes που σέβεται τον εαυτό του, το GK 350 προσφέρεται με πολύ εξοπλισμό και αυτό αφορά την μια και μοναδική του έκδοση, δεν υπάρχει “βασική” και “πλούσια”. Τη λίστα που ακολουθεί, θα τη ζήλευαν μοτοσυκλέτες με πολλά περισσότερα κυβικά και πολύ μεγαλύτερης αξίας:

- Έγχρωμη TFT οθόνη με δυνατότητα διασυνδεσιμότητας σε κινητό τηλέφωνο, IPS τεχνολογίας για θέαση από διάφορες γωνίες, με τέσσερα διαφορετικά interfaces
- Ένδειξη πίεσης ελαστικών
- Δυο χαρτογραφήσεις απόδοσης κινητήρα (ECO και SPORT)
- Υπολογιστής ταξιδιού
- Full LED φώτα, προβολέας με DRL λειτουργία
- Ρυθμιζόμενες μανέτες και προστατευτικά μανετών
- Διακόπτες με οπίσθιο φωτισμό
- Διπλή θύρα φόρτισης USB
- Ρυθμιζόμενα ποδωστήρια (φρένου και ταχυτήτων) σε τρεις θέσεις ως προς το μήκος
- Keyless έλεγχος του κεντρικού διακόπτη
- Ηλεκτρονικός έλεγχος για άνοιγμα τάπας ρεζερβουάρ και σέλας
- Ηλεκτρονικό και αυτόματο κλείδωμα τιμονιού
- Μονόδρομος συμπλέκτης με υποβοήθηση
- Προστατευτικά “μανιτάρια” στο πλαίσιο

Το GK 350 δομείται γύρω από ένα νέας σχεδίασης ατσάλινο πλαίσιο, με την Zontes να αναφέρει ότι έχει ενισχυθεί στο μπροστινό τμήμα του, ενώ η κατανομή βάρους που προσδίδει στην μοτοσυκλέτα είναι 50:50.



Οι ακτινωτοί τροχοί διαμέτρου 17 ιντσών, φιλοξενούν tubeless ελαστικά με ασφάλτινο πέλμα σε διαστάσεις 120/70 και 160/70 μπροστά και πίσω αντιστοίχως. Στα φρένα, **ο μπροστινός δίσκος έχει διάμετρο 320mm**, ένα “αλά Mad Max” κάλυμμα και μια ακτινική τετραπίστονη δαγκάνα της J.Juan, με την εικόνα να συμπληρώνεται από τον πίσω δίσκο διαμέτρου 255mm με μονοπίστονη δαγκάνα. Η πέδηση ελέγχεται επίσης “επώνυμα”, από μια δικάναλη μονάδα της Bosch.

Σε ό,τι αφορά τώρα τις αναρτήσεις, **το πιρούνι μπροστά είναι ανεστραμμένο**, με διαδρομή 134mm και μια σεβαστή διάμετρο καλαμιών 43mm, ενώ πίσω συναντάμε ρυθμιζόμενο ως προς την προφόρτιση μονό αμορτισέρ, με διαδρομή 56mm και απευθείας έδραση στο όμορφα σχεδιασμένο ψαλίδι αλουμινίου.



Μιας που είμαστε στην περιοχή του ψαλιδιού, αξίζει επίσης να σημειωθεί το **πόση προσοχή έχει δοθεί στη σχεδίαση** ακόμα και τμημάτων που σε άλλες μοτοσυκλέτες απλά έρχονται “από το ράφι”. Στο GK 350, οι ρεγουλατόροι για την ρύθμιση της αλυσίδας, μοιάζουν σαν χειροποίητες custom made δημιουργίες.

Με το ρεζερβουάρ των 17 λίτρων γεμάτο, η μοτοσυκλέτα **φτάνει τα 188 κιλά σε βάρος**, ενώ το ύψος της σέλας είναι στα 816mm και η απόσταση από το έδαφος στα 151mm.

Το μεγάλο νέο πάντως, είναι ο αυξημένης χωρητικότητας και επανασχεδιασμένος στα σημεία κινητήρας. Διατηρώντας την ίδια διαδρομή, αλλά **προσθέτοντας στη διάμετρο του πιστονιού 4,2mm**, προέκυψε ένας κυβισμός της τάξεως των 348cc, από τα 310cc της προηγούμενης μονάδας.



Η Zontes προχώρησε και **σε κάποιες ακόμα αλλαγές** που αφορούν την κατεργασία και την χύτευση των μετάλλων, όπως και την βελτίωση του κυκλώματος ψύξης, στοιχεία που αμφότερα στοχεύουν στην αξιοπιστία.

Το αποτέλεσμα των επεμβάσεων αυτών, ήταν **η ονομαστική ισχύς να φτάσει στους 39 ίππους στις 9.500 rpm** και στα 3,3 kg-m / 7.500, τιμές σαφώς αυξημένες σε σχέση με τους 35,4 hp / 9.500 και τα 3,0 kg-m του “310” μηχανικού συνόλου.

Στο Δρόμο

Με τον μεγαλύτερου κυβισμού κινητήρα και **την πολύ θελκτική εμφάνιση** του GK 350, η προσμονή για την πρώτη οδηγική επαφή ήταν μεγάλη.

Η keyless εκκίνηση μέσω του βελτιωμένου συστήματος Gen 2.5 είναι **πολύ εύκολη και άμεση**. Αρκεί ένα σύντομο πάτημα στο σχετικό κόκκινο κουμπί με την ένδειξη του λουκέτου στο δεξί grip για να “ζωντανέψει” η μοτοσυκλέτα και η TFT οθόνη να προβάλλει τα γραφικά υποδοχής. Άμεσο και το ξεκίνημα του κινητήρα, **με τον χαρακτηριστικό στακάτο ήχο** που θυμόμασταν από τα 310 να δηλώνει το παρών, μέσω των όμορφων διπλών τελικών στο πλάι της μοτοσυκλέτας.



Πολύ μαλακός ο συμπλέκτης, **θετικότατο το κιβώτιο** στο κούμπωμα της πρώτης και το GK 350 αρχίζει να κυλά τους τροχούς του ξεκινώντας τη γνωριμία μας μαζί του.

Η πρώτη και άμεση εντύπωση έχει να κάνει φυσικά με τον κινητήρα. Έχοντας οδηγική εμπειρία από όλη την γκάμα των 310 μοντέλων **οι διαφορές έγιναν άμεσα αντιληπτές** και εντοπίστηκαν πρωτίστως στη μεγάλη βελτίωση της ελαστικότητας.



Ο νέος κινητήρας έχει βελτιωμένες μεσαίες και είναι δεκτικός στη χρήση μιας σχέσης πάνω στο κιβώτιο, εκεί που το προηγούμενο μοτέρ θα σκόρτσασε ή θα χρειαζόταν αρκετό πατινάρισμα από τον συμπλέκτη.

Ακόμα και αν δεν υπήρχε κάποιο όφελος στη μέγιστη ισχύ, τα ποιοτικά αυτά χαρακτηριστικά απόδοσης θα συνιστούσαν **σαφέστατη βελτίωση**.

Σε γενικές γραμμές, οι επιταχύνσεις από στάση είναι αρκετά δυναμικές, βάσει πάντα της κλάσης κυβισμού του μοντέλου, ενώ ανοίγοντας το γκάζι **ενδείξεις της τάξεως των 150+ km/h** είναι εύκολα εφικτές ανεξαρτήτως των συνθηκών.



Στις υψηλές στροφές **δεν παρατηρούνται κραδασμοί** και το GK 350 παραμένει σταθερό, με το ταξίδι να είναι σαφώς μέσα στις δυνατότητές του, κρατώντας εύκολα και απροβλημάτιστα ταχύτητες κοντά στα 120 km/h, έχοντας μάλιστα αποθέματα ισχύος για επιτάχυνση.

Κάλυψη από τον αέρα φυσικά δεν υπάρχει, αλλά **η θέση οδήγησης είναι άνετη** και η σέλα, τουλάχιστον το τμήμα που αναλογεί στον οδηγό, ευρύχωρη και αναπαυτική, επιτρέποντας μετακινήσεις του σώματος.

Γενικότερα η θέση οδήγησης δεν δημιουργεί προβλήματα και χαρακτηρίζεται άνετη, εντός των πλαισίων της street κατηγορίας. Το στοιχείο που σου ξυπνά μια διάθεση για... ενθουσιώδη οδήγηση **είναι το σχετικά φαρδύ τιμόνι**, που θυμίζει κάτι από streetfighter.



Οι εντολές που δίνονται σε αυτό μεταφράζονται σε άμεσες αλλαγές κατεύθυνσης, πόσο μάλλον όταν η αίσθηση της μοτοσυκλέτας **είναι αρκετά ελαφριά**, με το πλαίσιο να εγγυάται ότι το GK 350 θα ελιχθεί ως ένα ενιαίο τμήμα.

Το καλό είναι επίσης ότι οι αναρτήσεις, χωρίς να χαρακτηρίζονται “σκληρές”, συνδράμουν και αυτές **στη γενικότερη ζωηράδα που αποπνέει το μοντέλο**, έχοντας πολύ καλές εργοστασιακές ρυθμίσεις. Όλα αυτά σε συνδυασμό με την ευστροφία του μοτέρ, δημιουργούν ένα σύνολο που ανταποκρίνεται άψογα στη σβέλτη αστική οδήγηση.



Το GK 350 δεν περιορίζεται απλά στον ρόλο του όμορφου commuter που θα σε μεταφέρει στη δουλειά σου καθημερινά, είναι ικανό για περισσότερα, προσθέτοντας και διασκέδαση στην όλη εμπειρία. Το “κυνηγητό” με παπιά και σκούτερ **είναι κάτι στο οποίο άνετα μπορεί να επιδοθεί** το συγκεκριμένο μοντέλο και όσο ο δρόμος έχει μια σχετική ροή θα “τρυπώσει” σε κάθε άνοιγμα και διαθέσιμη δίοδο με χαρακτηριστική άνεση.

Στα πολύ πολύ δύσκολα, όπου απαιτούνται ελιγμοί και... σλάλομ ανάμεσα στα ακινητοποιημένα αυτοκίνητα, προκύπτει ένα θεματάκι **από το μικρό κόσμιο του τιμονιού**, το οποίο θα το θέλαμε πιο ευρύ σε μοίρες.

Σε κάθε περίπτωση βέβαια μιλάμε για πολύ δύσκολες κυκλοφοριακές συνθήκες και όχι για κάτι που θα ενοχλήσει **στα συνήθη καθημερινά επίπεδα** κίνησης.



Ο ζωηρός χαρακτήρας του GK 350, επανέρχεται στην τάξη **με τα αποτελεσματικά του φρένα**, που δουλεύουν καλά, καταφέρνοντας να ακινητοποιήσουν άμεσα και χωρίς δράματα τη μοτοσυκλέτα. Το ABS της Bosch επιτελεί άριστα την δουλειά του, ενώ τα ελαστικά πρώτης τοποθέτησης της CST **συμπεριφέρονται πολύ καλά** και παρά τα λίγα κιλά και τη σχετικά μικρή ιπποδύναμη της μοτοσυκλέτας δεν αργούν να έρθουν σε θερμοκρασία λειτουργίας.

Με αυτόν τον χαρακτήρα στην πόλη, **είναι λογικό να σου ανοίξει η όρεξη** και για βόλτες έξω από αυτή. Σε ό,τι αφορά το ταξίδι, έχουμε ήδη αναφερθεί, το GK 350 δεν έχει πρόβλημα να δουλεύει με σταθερό γκάζι για μεγάλο χρονικό διάστημα, από εκεί και έπειτα οι περιορισμοί είναι **αυτοί που ισχύουν για κάθε γυμνό μοντέλο**, με μηδενική ως ελάχιστη κάλυψη από τον αέρα.



Το μυστικό για την διάνυση αποστάσεων με αυτού του είδους τις μοτοσυκλέτες **είναι να αποφεύγεται η εθνική** και η αφετηρία με τον όποιο προορισμό να ενώνονται μέσω επαρχιακών και δευτερευόντων δρόμων. Αν δε η χάραξη και η ποιότητα ασφάλτου βρίσκονται σε αξιοπρεπή επίπεδα, ακόμα καλύτερα, αφού το GK 350 **έχει να προσφέρει** και σε αυτό το πεδίο. Για μοτοσυκλέτα 350cc και ειδικά με αυτή την τιμολόγηση, η αλήθεια είναι ότι εισπράττεις περισσότερα από όσα περιμένεις.

Για άλλη μια φορά το πλαίσιο **στέκεται στο ύψος των περιστάσεων** και το GK 350 παραμένει σταθερό ακολουθώντας την τροχιά που του ορίζεις στις ανοικτές καμπές, ενώ στα πιο κλειστά κομμάτια η οδήγηση του είναι παιχνίδι με την ελαφριά του αίσθηση να επιτρέπει γρήγορες εναλλαγές κατεύθυνσης και άμεσες εισόδους στις στροφές.



Το μοτέρ δεν έχει απολέσει την ευστροφία του, όπως την θυμόμασταν από την 310 έκδοση του, και **ανεβάζει εύκολα και γρήγορα στροφές**, παράγοντας την απαραίτητη ισχύ ώστε το παιχνίδι στις στροφές να μη μένει μόνο στις καλές προθέσεις από πλευράς πλαισίου και περιφερειακών.

Μιας και μιλάμε περί ευστροφίας, το GK 350 έχει δύο riding modes, τα ECO (οικονομική οδήγηση) και SPORT, που είναι προφανές πώς επιδρούν, δεν χρειάζεται εξήγηση.

Σε πραγματικές συνθήκες, δεν διαπιστώσαμε **καμία απολύτως διαφορά** εναλλάσσοντας τις δύο αυτές επιλογές. Η Zontes αναφέρει ότι στην ECO επιλογή υπάρχει μια δικλείδα ασφαλείας, όπου η χαρτογράφηση γυρνά αυτόματα στο SPORT πάνω από τις 7.000 rpm, σε περίπτωση που κάποιος επιχειρεί προσπέραση ή χρειάζεται όλα τα αποθέματα ισχύος.



Ωστόσο ακόμα και κάτω από αυτό το όριο περιστροφής, δεν αλλάζει τίποτα στον τρόπο που επιταχύνει η μοτοσυκλέτα και στο πώς ανεβάζει στροφές, ανεξαρτήτως του riding mode που έχει επιλέξει. Σε ό,τι αφορά την κατανάλωση, μια σημαντική παράμετρο για την κατηγορία της μοτοσυκλέτας αυτής, είδαμε ενδείξεις από τα 4,6 μέχρι τα 5,4 λίτρα στα 100 χλμ., αναλόγως του πώς οδηγούσαμε την μοτοσυκλέτα.

Με ήπια οδήγηση μπορεί να μείνει κάποιος σταθερά κάτω από τα 5 λίτρα κατανάλωσης στα 100 χιλιόμετρα, το θέμα είναι βέβαια αν θα επιδείξει κανείς τον ανάλογο χαρακτήρα ή το GK 350 θα τον παρασύρει με τον ζοηρό χαρακτήρα του σε πιο γρήγορο τέμπο. Μάλλον το δεύτερο.

Τελικά

Η Zontes δραστηριοποιείται για πρώτη φορά στην roadster κατηγορία και το πράττει με τα γνωστά υψηλά standard εξοπλισμού, την προσιτή τιμή και τον νέο, βελτιωμένο κινητήρα της.

Το GK 350 αποτελεί μια πολύ όμορφη πρόταση και το παράδοξο είναι πως ανάμεσα σε πολλές άλλες εξειδικευμένες επιλογές της A2 κατηγορίας, θεωρείται “εναλλακτική” (με καλή τιμή στα 4.785 ευρώ), ακριβώς γιατί δεν έχει συγκεκριμένο πεδίο χρήσης.



Οι νεαροί σε ηλικία, που κάνουν το πρώτο βήμα μετά την Α1, θα εμπλουτίσουν τις εμπειρίες τους με ένα μοντέλο που **δεν θα πει όχι σε τίποτα εντός ασφάλτινου πεδίου**, ενώ οι “βετεράνοι” θα βρουν στο GK 350 έναν καθημερινό σύντροφο με χαρακτήρα και προσωπικότητα που κάθε άλλο παρά βαρετή είναι.

Επί της ουσίας **ανταγωνισμός δεν υπάρχει**, καθότι δύσκολα μπορούμε να φανταστούμε κάποιον να έχει δίλημμα μεταξύ του GK 350 και του 350 T2, για να χρησιμοποιήσουμε ένα μοντέλο από την γκάμα της Zontes.



Αν διευρύνει κανείς την αναζήτηση του εντός της street κατηγορίας σε αυτή την κλάση κυβισμού, **θα συναντήσει προτάσεις που κοστίζουν αρκετά περισσότερο** και έχουν πιο συγκεκριμένο προορισμό ή μοντέλα που σίγουρα δεν διαθέτουν το επίπεδο του εξοπλισμού του GK 350. Στο κάτω – κάτω, κανένα από αυτά δεν είναι roadster!

Περισσότερες πληροφορίες: Γκοργκόλης Α.Ε. Αθήνα : Θησέως 309, τηλ. 210 9403880 , Υπόλ. Ελλάδα : τηλ. 24310 56101, zontes.gr

Λεπτομέρειες & Παρατηρήσεις

- Οι καθρέπτες έχουν σχεδίαση που συμπλέει με την αισθητική του μοντέλου αλλά το εύρος θέασης προς τα πίσω είναι μικρό
- Το σπирάλ που συγκρατεί την τάπα βενζίνης είναι καλοδεχούμενη λεπτομέρεια αλλά θα θέλαμε κάτι καλύτερο σε ποιότητα
- Πολύ καλή η TFT οθόνη και η IPS τεχνολογία σε συνδυασμό με την anti glare εξωτερική επίστρωση επιτρέπουν εύκολη ανάγνωση των πληροφοριών ανεξαρτήτως συνθηκών
- Οι φωτιζόμενοι διακόπτες είναι πολύ ευχάριστη εικόνα το βράδυ και αποπνέει ποιότητα

- Κάτω από την ηλεκτρονικά ανοιγόμενη σέλα ο χώρος είναι μικρός και ικανός μόνο για την αποθήκευση εγγράφων
- Πολύ ελαφριά η μανέτα του συμπλέκτη και με ικανοποιητικό εύρος λειτουργίας

Θετικά σημεία

- Βελτιωμένος κινητήρας
- Εμφάνιση / σχεδίαση
- Ενθουσιώδης χαρακτήρας
- Τιμή – Εξοπλισμός

Χρειάζεται βελτίωση

- Καθρέπτες με ελλειπή κάλυψη πεδίου
- Ακτίνα στροφής τιμονιού
- Riding Modes χωρίς διακριτή αλλαγή στην λειτουργία τους