



Test - Zontes GK350 (2022)

Δυνατή έκπληξη

Γνωρίζομαστε με τη νέα γενιά της Zontes δοκιμάζοντας το GK350 που φορά τον πολύ βελτιωμένο μονοκύλινδρο κινητήρα 350 cc σε ένα σύνολο πολύ προσεγμένο και, όπως διαπιστώσαμε, υπέροχα απολαυστικό.

Δοκιμή: Σπύρος Τσαντήλας
Φωτογραφίες: Τάκης Μανιάτης

Σημαντική χρονιά η φετινή για τη Zontes, καθώς παρουσίασε έναν νέο κινητήρα 350 κυβικών εκατοστών που συνιστά το επόμενο βήμα από τη γενιά των 310 που μας πρωτοσούστησε την εταιρεία αυτή στην Ελλάδα.

Η πρώτη γενιά των Zontes 310 πούλησε καλά, προσφέροντας έναν γοητευτικό συνδυασμό καλής αξίας, πολύ πλούσιου εξοπλισμού και τιμής που στην αγορά στέκεται κάτι παραπάνω από ανταγωνιστικά. Συνεχίζει δε την πορεία της και με τα αναβαθμισμένα μοντέλα που εμφανίστηκαν στην πορεία, ενώ συνεχίζει να βρίσκεται μεταξύ μας ως μια φθηνότερη εναλλακτική και μετά την έλευση των νέων T350.

Στα πλαίσια της νέας αυτής σειράς η Zontes παρουσίασε το GK350, χρησιμοποιώντας την ίδια περίπου βάση με το 350 R1 και φυσικά τον νέο μονοκύλινδρο κινητήρα.



Ο εξοπλισμός του GK350 παραμένει απρόσμενα πλούσιος για τα δεδομένα της κατηγορίας του, με πλήρως keyless έλεγχο που φτάνει ως την τάπα βενζίνης αλλά και τη σέλα (παρότι δεν υπάρχει αποθηκευτικός χώρος εκεί που να απαιτεί τακτικό άνοιγμά της), έγχρωμη οθόνη TFT με συνδεσιμότητα, φωτιζόμενους διακόπτες, αισθητήρες πίεσης ελαστικών, δύο θύρες USB QC 3.0, αλλά και στοιχεία με ουσιώδη συνεισφορά στην οδήγηση, όπως ο μονόδρομος συμπλέκτης με υποβοήθηση.

Ενσωματώνει ακόμη μερικές πολύ έξυπνες και προφανώς πολύ φτηνές λύσεις στην εργονομία του, καθώς τα ποδωστήρια ταχυτήτων και φρένου ρυθμίζονται κατά μήκος σε τρεις θέσεις έκαστο. Δεν αλλάζει η γωνία τους ως προς το μαρσιπέ, εξυπηρετούν όμως την προσαρμογή σε πόδια διαφορετικού μεγέθους και, αν μη τι άλλο, αυτό είναι κάτι που σπάνια συναντάμε, πόσο μάλλον στις μικρότερες κατηγορίες.

Πριν απ' όλα όμως, αυτό που πιάνει ακόμη και το πιο αδαές μάτι είναι η σχεδίαση, με ρετρό στοιχεία και πολύ προσεγμένη, όπως φαίνεται να είναι και η ποιότητα κατασκευής του. Χωρίς υπερβολή, δεν υπήρξε ούτε μια βόλτα στις μέρες που το είχα στα χέρια μου δίχως κάποιος άγνωστος στον δρόμο να εκφράσει τον θαυμασμό του για το GK350. Και δεν τους δίνω καθόλου άδικο, η προσοχή στη λεπτομέρεια είναι εμφανής, το σύνολο είναι αρμονικό και γοητευτικότατο και στους δύο διαθέσιμους χρωματισμούς – μαύρο (όπως αυτό της δοκιμής) και ασημί – και είναι πολλά τα σημεία που τραβούν το μάτι, όπως οι ακτινωτές tubeless ζάντες, η κομψότατη εξάτμιση, ο LED στρογγυλός προβολέας.



Στον δρόμο χρειάζονται μερικά μόλις λεπτά για να αντιληφθείς πως αυτός ο νέος κινητήρας έχει κάνει πολλά βήματα μπροστά από τον προκατόχό του των 310 cc. Η Zontes μιλά για αρκετές αλλαγές που ξεκινούν από τη νέα μέθοδο χύτευσης του κυλίνδρου, πάντως οι νέες διαστάσεις του κυλίνδρου αποκαλύπτουν πως άλλαξε τόσο η διάμετρος του πιστονιού όσο και η διαδρομή του, άρα πρακτικά όντως μιλάμε για ένα νέο κινητήρα.

Ανοίγοντας το γκάζι αυτό γίνεται άμεσα εμφανές, καθώς η ροπή έχει γεμίσει από χαμηλά και η ελαστικότητα που βγάζει το GK350 είναι απολαυστικά χρήσιμη. Κόντρα με 310 δεν έκανα, αλλά η αίσθηση που είχα στο χέρι είναι πως στο φανάρι φεύγει αρκετά πιο δυνατά και σίγουρα έχει μεγάλα κέρδη και ψηλά.

Το GK350 βλέπει άνετα τα 150 km/h στο κοντέρ του και έχω την εντύπωση πως ένας ελαφρύτερος αναβάτης από του λόγου μου θα βρει και κάτι παραπάνω επιμένοντας στο γκάζι. Στα 310 το να ταξιδεύεις με 110-120 km/h σημαίνει πως θα κρατάς τον κινητήρα κοντά στο ανώτατο όριο περιστροφής του, ενώ εδώ είναι σαφώς πιο ξεκούραστη αυτή η διαδικασία.

Η δε κατανάλωσή του κυμαίνεται γύρω στα 5 με 5.5 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα, μια αξιοπρεπέστατη επίδοση που με το ρεζερβουάρ των 17 λίτρων βγάζει και μεγάλη αυτονομία.



Στα δυναμικά του χαρακτηριστικά το GK350 είναι άριστο, καθώς οι μη ρυθμιζόμενες αναρτήσεις του έχουν καλές αποσβέσεις και κρατούν μια συνεπή συμπεριφορά πιεζόμενες στη στροφή, γεγονός που κάνει το παιχνίδι μαζί του πολύ ευχάριστο, προβλέψιμο και ασφαλές. Στη στεγνή άσφαλτο (βροχή δεν έτυχε το διάστημα της δοκιμής) τα λάστιχα της CST έδειξαν καλό χαρακτήρα και δεν έχω κάτι αρνητικό να πω, πέραν ίσως του ότι αργούν λίγο να ζεσταθούν και η γόμα τους δείχνει σκληρή φιλτράροντας υπέρ του δέοντος την πληροφορία που περνά στον αναβάτη.

Η ουσία πάντως είναι πως το GK350 μπορεί να προσφέρει διασκέδαση σε οποιαδήποτε διαδρομή και όχι απλώς δε φοβάται το στροφιλικί, αλλά το επιζητεί κιόλας. Η δήλωση της Zontes για κατανομή βάρους 50-50 – προφανώς χωρίς αναβάτη στην εξίσωση – δεν ακούγεται εξωπραγματική, καθώς η μοτοσυκλέτα χαρακτηρίζεται όντως από ουδέτερη αίσθηση και είναι πολύ ελαφριά και υπάκουη στην είσοδο της στροφής, σταθερότατη δε σε όλη την καμπή.

Οι διαστάσεις του είναι μαζεμένες και με το κοντό του μεταξόνιο είναι πολύ ευκίνητο. Προσθέστε σε αυτό και το μαζεμένο του βάρος, που ανακοινώνεται στα 188 κιλά με όλα του τα υγρά, και έτσι φτιάχνεται η συνταγή για μια μοτοσυκλέτα που τα κάνει (σχεδόν) όλα εύκολα και ασφαλώς.

Το μπροστινό φρένο είναι όσο δυνατό χρειάζεται για να σταματήσει το GK350, το ABS της Bosch στέκεται στο ύψος του.



Γενικώς η νέα Zontes είναι μια μοτοσυκλέτα που ό,τι έχει πάνω της δουλεύει σωστά και καλά. Μόνο μια εξαίρεση θα αφήσω εδώ, τις επιλέξιμες χαρτογραφήσεις Eco και Sport, που και σε αυτή τη γενιά δε φαίνονται να κάνουν καμιά διαφορά μεταξύ τους. Το ένιωσα στον δρόμο, όπου δεν έβλεπα καμιά αλλαγή ούτε σε απόκριση στο γκάζι, ούτε σε δύναμη, ούτε και σε κατανάλωση, το επιβεβαιώνει και το δυναμόμετρο Dynojet της Power House Engineering, όπου οι δύο καμπύλες ταυτίζονται απολύτως σε όλο τους το μήκος.

Το Zontes GK350 κάνει εντυπωσιακή είσοδο στην αγορά, καθώς μοιάζει να έχει πιάσει τον παλμό της εποχής. Ανήκει σε μια από τις δύο δημοφιλέστερες ευρύτερες κατηγορίες της αγοράς, adventure και γυμνά, και τα ρετρό στοιχεία του το βάζουν πάνω στο αφρό του κύματος της τρέχουσας μόδας.

Είναι όμορφο, προσεγμένο, ποιοτικό – και αυτά πριν καν αρχίσει κανείς να το οδηγεί. Διότι εκεί αρχίζει να διαπιστώνει κι άλλα προσόντα, όπως ο ελαστικότατος και γυμνασμένος στις μεσαίες κινητήρας του που είναι ό,τι πρέπει να την καθημερινότητα, αλλά και τα δυναμικά του χαρίσματα, ήτοι εξαιρετικό ζύγισμα, σωστές αναρτήσεις και φρένα, απολαυστικό στρίψιμο ως αποτέλεσμα.

Ακόμη και στις λεπτομέρειες το GK350 παίρνει μεγάλο βαθμό, σε σημεία όπως είναι τα εξαιρετικά του φώτα ή η οθόνη TFT με τον αυτόματο φωτισμό που διαθέτει τέσσερα διαφορετικά μοτίβα υποβάθρου για να βρεις αυτό που σου κάθεται καλύτερα στο μάτι. Η συνδεσιμότητα μέσω Bluetooth είναι ένα ακόμη προσόν του βασικού εξοπλισμού, αν και με τον ρυθμό που εξαπλώνεται σε λίγο δε θα την αναφέρουμε παρά μόνο αν απουσιάζει.



Κοιτώντας τον ανταγωνισμό του στην αγορά, συνειδητοποιώ πως είναι πολύ περιορισμένος. Αν θεωρήσουμε πως την πτέρυγα των KTM 390 Duke και Yamaha MT-03 την αναλαμβάνει το πιο σύγχρονης σχεδίασης 350 R1, εδώ το GK350 μοιάζει περισσότερο να βάζει στο μάτι μοτοσυκλέτες όπως τα Husqvarna Svartpilen 401, FB Mondial HPS300 ή Voge 300AC, μοντέλα που απλώνονται σε μεγάλο εύρος τιμής.

Με την εξαίρεση του Voge που είναι αρκετά φθηνότερο, αλλά και πάνω από 10 άλογα πιο ήπιο και με αισθητά λιτότερο εξοπλισμό, το GK350 στις συγκρίσεις αρχίζει να δείχνει ακόμη γοητευτικότερο.

Είναι μια μοτοσυκλέτα προδιαγραφών A2, ικανότατη σε κάθε πεδίο χρήσης, από την πόλη ως το ταξίδι και από τη βόλτα ως το ορεξάτο στροφιλικί, είναι φιλική και εύκολη, καλοστημένη και ασφαλής, οικονομική και προσιτή. Και, μετά από όλα αυτά, είναι και όμορφη και τραβά τα βλέμματα. Τι άλλο να ζητήσει κανείς;



BIKEIT!