

Test - Daytona Rockstar 500

Η νέα μοτοσυκλέτα της Daytona έφτασε την Ελλάδα και πέρασε από το Bikeit για τις απαραίτητες συστάσεις και το αναπόφευκτο κόσκινο που επιβάλλει μια πλήρης δοκιμή.

Δοκιμή: Σπύρος Τσαντήλας
Φωτογραφίες: Τάκης Μανιάτης

Το προϊόν της ήταν ήδη λίγο-πολύ γνωστό, πατώντας πάνω σε έναν κινητήρα που μας είναι αρκετά γνώριμος πια, έχοντας ήδη κινήσει το on-off αδελφάκι Maverick 500.

Ο δικύλινδρος σε σειρά των 471 cc είναι η γνωστή μονάδα της Loncin που έχει ήδη δείξει την αξία της στους ελληνικούς δρόμους, με απόδοση που φτάνει στο άνω όριο της κατηγορίας διπλωμάτων οδήγησης A2.

Στην προκειμένη περίπτωση, η Daytona δίνει λίγο διαφορετικές ονομαστικές τιμές απόδοσης συγκριτικά με το Maverick, με την ιπποδύναμη να μεγιστοποιείται 3.6 hp χαμηλότερα, ενώ η ροπή διατηρεί το ίδιο μέγιστο των 4.1 kgm.



Δίχως κάποια συγκεκριμένη διαφορά που να εξηγεί την απόκλιση (ρύθμιση, εκκεντροφόροι κ.ο.κ.), η ετυμηγορία του δυναμομέτρου της Power House Engineering μας έδειξε πως στην πράξη δεν υφίσταται υπολογίσιμη απόσταση μεταξύ των δύο καμπυλών, οι οποίες σχεδόν ταυτίζονται σε όλο το εύρος λειτουργίας του κινητήρα και τα μέγιστά τους απέχουν λιγότερο από έναν ίππο.

Το Rockstar 500 υιοθετεί μια **γοητευτική εμφάνιση** βασισμένη στις **λιτές και καθαρές γραμμές**, χωρίς πολλές αιχμές και λεπτομέρειες ή φλύαρα γραφικά. Στο κορμί του λάμπει το μονόμπρατσο ψαλίδι, ενώ βρίσκουμε σαφέστατες επιρροές από τη σχεδίαση Neo Sports Cafe της Honda, όπως και όλα τα κλασικά στοιχεία μιας γυμνής roadster με προσεγμένες ρετρό επιλογές, όπως λ.χ. η καφέ σέλα της μαύρης έκδοσης.



Στην ουσία του το Rockstar είναι ακριβώς αυτό που δείχνει: μια γυμνή μοτοσυκλέτα δρόμου με αισθητική scrambler, χωρίς πολλές φανφάρες και με βασικό εξοπλισμό που διατηρεί το κόστος χαμηλά.

Έτσι έχουμε ένα **ανεστραμμένο KYB** μπροστά χωρίς ρυθμίσεις, απέχουν οι επιλογές χαρτογραφίσεων ή συστήματα ασφαλείας όπως το traction control. Έχουμε όμως αυτό που πρέπει, δηλαδή το δικάναλο ABS που εδώ μάλιστα διατηρεί την ίδια δυνατότητα ρυθμίσεων με το Maverick: μπορείς να το απενεργοποιήσεις μόνο μπροστά ή και τελείως.

Στον δρόμο το Rockstar 500 προτάσσει τις αρετές του κινητήρα του πρώτα απ' όλα, δηλαδή τη ροπάτη ελαστικότητα σε όλο το εύρος λειτουργίας. Από στάση το γυμνό 500άρι φεύγει δυναμικά, **επιταχύνει γεμάτα και δεν κρεμάει ποτέ** μέχρι να φτάσει στις παρυφές των κόκκινων στις 9,000 rpm.



Η δύναμη του είναι επαρκής για **τελική ταχύτητα 180 km/h**, υπό την προϋπόθεση βέβαια πως θα αντέχει ο σβέρκος σου, μιας και η αεροδυναμική αντίσταση δεν χαρίζεται σε καμιά ολόγυμνη μοτοσυκλέτα.

Η ωφελιμότερη και πιο διασκεδαστική περιοχή του δικύκλινδρου αυτού παραμένει η ζώνη από τις 6 ως τις 8,000 rpm και εκεί ακριβώς είναι το πεδίο που ο κινητήρας του **δίνει τον καλύτερο εαυτό του για να ευχαριστηθείς γρήγορο στροφιλάκι**.

Το Rockstar 500 έχει τα εφόδια για να ακολουθήσει “αθλητικές” ορέξεις. Είναι **άριστα ζυγισμένο** προς το ουδέτερο, δεν θέλει προσπάθεια να μπει στη στροφή και κάθετα πανεύκολα στη γραμμή του, επιτρέπει διορθώσεις και το μπροστινό της KYB αποδεικνύεται εξαιρετικό για την κατηγορία τιμής του όπως ακριβώς και στο Maverick 500.

Η απουσία ρυθμίσεων είναι ένα μικρό μείον – μιας και το αδελφάκι του είναι πλήρως ρυθμιζόμενο – μα ευτυχώς το στάνταρ στήσιμο του πιρουνιού είναι όπως πρέπει, με σωστές υδραυλικές αποσβέσεις για τα δεδομένα του Rockstar.

Τα δε MT60RS της **Pirelli** απλά “κλέβουν εκκλησίες” με την εκπληκτική τους απόδοση σε οποιαδήποτε άσφαλτο.

Το αμορτισέρ, είναι πιο μαλακό σε αποσβέσεις από το πιρούνι. Αυτό το χαρακτηριστικό το κάνει εξόχως άνετο στην καθημερινότητα, μα στην πίεση σε μια γρήγορη διαδρομή αρχίζει να φέρνει τα όρια λίγο πιο νωρίς. Ακολουθεί αδιαμαρτύρητα το παιχνίδι, **θα στρίψεις με την καρδιά σου**, αλλά όταν θα αρχίσεις να νιώθεις πως φτάνεις σε κάποιο όριο θα είναι από τις μικρές “πλεύσεις” του αμορτισέρ στις απότομες κινήσεις (λ.χ. αλλαγές κατεύθυνσης) την ώρα που το μπροστινό δείχνει πως σηκώνει και πιο γρήγορο ρυθμό.

Στα φρένα έχουμε το ίδιο ακριβώς πακέτο της Nissin όπως και στο Maverick, με σωστή γραμμική απόδοση και εν γένει κανέναν απολύτως λόγο για παράπονα. Παρέα με το ακριβές ABS, το σύστημα πέδησης κάνει ό,τι ακριβώς πρέπει να κάνει με αποτελεσματικότητα.



Όσον αφορά στο χώμα – μιας και το Rockstar δηλώνει scrambler σε ταμπελάκι μέσα στον προβολέα του – εξυπηρετείται με μερικές επιλογές όπως η προστατευτική ποδιά του κινητήρα, τα τακουνάτα Pirelli, το κάτι παραπάνω στη διαδρομή του πιρουνιού (155 χιλιοστά), τη δυνατότητα απενεργοποίησης του ABS.



Στην πράξη η μοτοσυκλέτα είναι πρωτίστως ασφάλτινη, αλλά η γραμμικότητα και ευχρηστία της επιτρέπει **εύκολη διέλευση από χωμάτινες διαδρομές** μικρού βαθμού δυσκολίας, με τη δέουσα προσοχή πάντα μιας και η απόσταση από το έδαφος δεν είναι εντουράδικων διαστάσεων και επιπλέον στα πρώτα σημάδια πίεσης το αμορτισέρ πίσω χτυπά στο τέλος της διαδρομής του, ως υπενθύμιση πως άλλο scrambler κι άλλο enduro. Το ABS είναι προτιμότερο να απενεργοποιηθεί εντελώς στο χώμα, καθώς μπροστά η διατήρησή του επιφέρει αναπόφευκτα και ασφάλτινες ρυθμίσεις στο πότε και πώς επεμβαίνει.

Με το Rockstar 500 η Daytona απλώνει την επιρροή της στην κατηγορία A2 με μια ακόμη μοτοσυκλέτα που μπορεί να κάνει πολλά ζητώντας σχετικά λίγα. Η κατανάλωσή της διατηρήθηκε στην περιοχή 4 με 5 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα ό,τι κι αν του έκανα, όσο κι αν το πίεσα. Πιο εύκολα θα δεις χαμηλότερη τιμή παρά ψηλότερη.



Η **ξεκούραστη εργονομία**, με όλα τα άκρα σε φυσιολογικές γωνίες, εύκολη πρόσβαση στο έδαφος για τα πόδια και άνετο χώρο για μεγαλόσωμους αναβάτες (ως ο υπογράφων) εγγυάται και απροβλημάτιστη καθημερινότητα.



Το μέγεθός του είναι μαζεμένο αρκετά ώστε στην πυκνή κίνηση να μην περιορίζει τη δυνατότητα ελιγμών μεταξύ ακινήτων τετράτροχων εμποδίων, η λειτουργία του είναι γραμμικότερη σε κάθε της έκφανση – γκάζι, φρένα – δεν έχει ενοχλητικούς κραδασμούς, δεν κάνει αχρείαστο σαματά.

Το Daytona Rockstar 500 είναι αυτό που θα λέγαμε με μια δόση γραφικότητας ως **“τίμιο”**, υπό την έννοια πως δεν πουλάει κάτι που δεν μπορεί να προσφέρει. Αυτό που προσφέρει δε δεν είναι τίποτε λιγότερο από μια ολοκληρωμένη εμπειρία προδιαγραφών A2, αρκετή για εξυπηρετήσει χωρίς ιδιαίτερους συμβιβασμούς και εμπειρότερους αναβάτες.

Έχει το γκάζι που πρέπει και το βγάζει στον δρόμο γλυκά αρχικά και συναρπαστικά όσο ανεβαίνει η βελόνα του στροφομέτρου, τα χαρακτηριστικά ασφαλείας του είναι λιτά μα απολύτως αποτελεσματικά.

Με λιανική τιμή που δεν ξεπερνά τα 6 χιλιάρικά, το Rockstar 500 έρχεται να πληθύνει τις επιλογές στη μεσαία κατηγορία, εκεί που η εικόνα της αγοράς άλλαξε δραματικά τα τελευταία 2-3 χρόνια με τις νέες αφίξεις, δηλαδή με διεύρυνση από το κάτω οικονομικό άκρο της.

BIKEIT!GR