

DAYTONA ROCKSTAR 500, SUPER TEST: Η ΓΟΗΤΕΙΑ ΤΟΥ ΓΥΜΝΟΥ

17/12/2021 Οδυσσέας Σολωμού Βασίλης Αντζουλάτος



Ένα γυμνό με μπόλικο χαρακτήρα

*Κυβισμός: 471 cc * Ιπποδυναμη: 43,0 ίπποι/8.500 rpm *Τελική: 180 km/h

*Βάρος: 194 κιλά (κενή) *Τιμή: 5.995 ευρώ

Ίσως οι έλληνες μοτοσυκλετιστές να προτιμούν τις μοτοσυκλέτες Adventure περισσότερο σε σύγκριση με τις naked, αλλά το Daytona Rockstar 500, χάρη στις αρετές του, μπορεί να τους κάνει να αναθεωρήσουν. Πρόκειται για μια πολύ ενδιαφέρουσα κατασκευή, ιδιαίτερης ομοιογένειας, που σίγουρα θα πείσει πολλούς να της δώσουν την ευκαιρία που της αξίζει.

“Η γοητεία ενός μοντέρνου γυμνού, που υιοθετεί στοιχεία Scrambler” έπρεπε να έχει τίτλο αυτή εδώ η δοκιμή, αλλά θα μας έβγαине μακρύς και τον κόψαμε...



Τι είναι άραγε το Daytona Rockstar 500; Είναι μια καθαρόαιμη naked ή μήπως είναι μια νηζαϊνάτη μοντέρνα δίκυλινδρη μοτοσυκλέτα δρόμου, που της έχουν τοποθετήσει λάστιχα διπλής χρήσης, έτσι ώστε να φοράει και μια πιναλιά Scrambler, που είναι της μόδας; Πιάστε τη δεύτερη απάντηση για να συνεχίσουμε την ιστορία.

Πρόκειται για μια άσκηση επί μετάλλου, που χρησιμοποιεί με μεγάλη προσοχή κάποια ρετρό στοιχεία, αλλά εκμοντερνισμένα.



Για παράδειγμα, υπάρχει ένα μεγάλο, κυρίαρχο στις γραμμές του Rockstar 500, ρεζερβουάρ που λίγο ακόμα και **θα σχημάτιζε το παραδοσιακό “δάκρυ”** των μοτοσυκλετών του παρελθόντος. Το ντεπόζιτο αυτό κατηφορίζει απότομα προς τα πίσω και **“κουμπώνει” με μια παχιά, χαμηλή σέλα** που ανυψώνεται ελαφρά για τον συνεπιβάτη, για να ολοκληρωθεί η σιλουέτα με μια πολύ κομψή, λεπτή ουρά.



Ο κινητήρας είναι όλος εμφανής, επιδεικνύοντας τις **ρωμαλέες του γραμμές**.

Μπροστά υπάρχουν προστατευτικά του ψυγείου, **ο μεγάλος προβολέας δίνει περίφημα με το ανάποδο πιρούνι**, ενώ στο πίσω μέρος βρίσκουμε τα ενδιαφέροντα στοιχεία του μονόμπρατσου ψαλιδιού και τα δυο κοντά τελικά των εξατμίσεων που **“κοιτούν” διαγώνια προς τα πάνω**.



Άριστη δουλειά, αφού όλα αυτά συνδυάζονται **σε ένα πολύ κομψό σύνολο**. Φινίρισμα και ποιότητα κατασκευής υπερβαίνουν εύκολα την τιμή αγοράς του Daytona Rockstar 500, με όλες του τις λεπτομέρειες **να είναι προσεγγμένες** σε μεγάλο βαθμό.



Για παράδειγμα όποιο κομμάτι βλέπετε σε ασημένιο χρώμα **δεν είναι απλά μεταλλικό, αλλά κατασκευασμένο από αλουμίνιο**, έτσι όπως θα έκανε μια μοτοσυκλέτα premium.

Η εντυπωσιακή σιλουέτα της μοτοσυκλέτας μάλιστα **δεν “εξαφανίζεται” κάτω από τον αναβάτη** όταν ανέβει στη σέλα της (κάτι που συμβαίνει σε αρκετές αντίστοιχες μοτοσυκλέτες), δημιουργώντας ένα ελκυστικό σύνολο αναβάτη-δίτροχου.

Στοιχεία από διάφορες μοτοσυκλέτες **μπορεί να αναγνωρίσει κάποιος** πάνω στο Rockstar, όπως για παράδειγμα το γυμνό δεξί τμήμα του πίσω τροχού ή τον προβολέα ή το πιρούνι το μπροστινό φτερό, αλλά αυτό μικρή σημασία έχει.

Ο σχεδιαστής του 500 τα **έχει ζευγαρώσει όλα πολύ καλά μεταξύ τους**, εναλλάσσοντας όγκους και καμπύλες.

Σε **δύο χρωματικούς** συνδυασμούς διατίθεται η μοτοσικλέτα της Daytona: ο πρώτος μαύρος με καφετιά σέλα, όπως η μοτοσικλέτα της δοκιμής μας, **τον οποίο θεωρούμε πολύ διακριτικό** και ίσως υποβιβάζει λίγο τη σχεδίαση, ειδικά στην περιοχή του ντεπόζιτου που περνάει ελαφρώς απαρατήρητο. Αντίθετα ο κόκκινος χρωματικός συνδυασμός **το αναδεικνύει περισσότερο** και αποδίδει μια πιο έντονη προσωπικότητα στη μοτοσικλέτα.



Στο Δρόμο

Η ιστορία με τα Scrambler ξεκινάει από παλιά, από τότε που οι μοτοσυκλέτες χωρίζονταν, όχι σε πολλές, **αλλά μόνο σε δυο κατηγορίες**: χονδρικά υπήρχαν οι "Δρόμου" και οι "Εκτός Δρόμου".



Μετά – κάπου εκεί κοντά στη δεκαετία του '50 – άρχισαν να εμφανίζονται και κάτι “Ανάμικτες”, που τις έλεγαν Scrambler (ανακατεμένες δηλαδή) και **επρόκειτο για μοτοσυκλέτες δρόμου που είχαν μετασκευαστεί ελαφρά**, έτσι ώστε να μπορούν να κινούνται και στο χώμα, χωρίς να κινδυνεύουν τα ζωτικά τους σημεία: μια ποδιά κάτω από τον κινητήρα, σηκωμένες εξατμίσεις και φτερά, τρακτερωτά λάστιχα... και τέλος μέσες-άκρες.



Σήμερα οι κατηγορίες των μοτοσυκλετών **δίνουν και παίρνουν** και ένα μοντέλο σαν την Daytona Rockstar 500 χαρακτηρίζεται μοντέρνο-Scrambler, αφού στην πραγματικότητα είναι ακριβώς αυτό που είπαμε παραπάνω: **μία μοτοσυκλέτα δρόμου με κάποια εξτρά στοιχεία**, που την κάνουν να μπορεί να κινηθεί και στο χώμα.

Ανεβαίνεις λοιπόν πάνω στη χαμηλή και **πλατιά, αναπαυτική σέλα** και πιάνεις το πλατύ ανισόπαχο σωληνωτό τιμόνι. Η θέση οδήγησης είναι άνετη, με τα μαρσπιέ σε σωστή θέση, ο κορμός του αναβάτη είναι όρθιος.



Πιέξεις το κουμπί της μίζας και ακούς κάτω από τα πόδια σου να **γυρίζει ένας ήσυχος κινητήρας**, που δεν εκπέμπει παρά ελάχιστους μηχανικούς θορύβους. Τραβάς τον μαλακό συμπλέκτη και πατάς το πολύ καλό και επίσης μαλακό κιβώτιο ταχυτήτων. Τα δυο κοντά τελικά **εκπέμπουν έναν εξαιρετικό θόρυβο**, που σε προδιαθέτει άμεσα πολύ θετικά.



Ανοίγοντας το γκάζι εισπράττεις μια **ομαλή, γλυκιά και προοδευτική ροή δύναμης** που σου φωνάζει από την αρχή... ότι πρόκειται **για έναν εύχρηστο, ροπάτο και φιλικό κινητήρα** που κάθε φορά που θα τον χρησιμοποιείς θα σου μεταφέρει ικανοποίηση και ηρεμία – απαραίτητα συστατικά αυτού που περιγράφουμε σαν **“μοτοσυκλετιστική ισορροπία”**.

Στο παραπάνω συναίσθημα συνάδει και η καλή ποιότητα κύλισης, αλλά και **το σοφά δεμένο σύνολο** πλαισίου-γεωμετρίας-απόδοσης κινητήρα-φρένων και αναρτήσεων.



Τελειώνεις λοιπόν την πρώτη σου ευθεία και πλησιάζεις **δύο αλληπάλληλες στροφές**, γέρνεις τη μοτοσυκλέτα στην πρώτη, κι αμέσως μετά τραβάς το τιμόνι, αλλάζεις κατεύθυνση για να στρίψεις στην επόμενη. Κι εκεί είναι που συνειδητοποιείς αμέσως ότι πρώτον η μοτοσυκλέτα **έχει πολύ καλό κράτημα και σου δίνει άμεσα σιγουριά!**

Αισθάνεσαι να είσαι ένα με το 500, συναίσθημα βέβαια που τονίζεται σε μεγάλο βαθμό κι **από τα εξαιρετικά Pirelli MT60RS** που φοράει η μοτοσυκλέτα στον στάνταρ εξοπλισμό της.

Ο δίκυλινδρος σε σειρά 8βάλβιδος κινητήρας των 471 cc θέλοντας να απευθυνθεί σε ένα ευρύτερο κοινό προορίζεται να καλύψει και τους μοτοσυκλετιστές με δίπλωμα A2, **με την ιπποδύναμή του να ανακοινώνεται στα 43 άλογα** (σχεδόν 4 λιγότεροι του “αδελφού” Daytona Maverick).

Η έμφαση στη λειτουργία έχει δοθεί στη ροπή στις χαμηλές και μεσαίες στροφές και γενικότερα στη φιλική και “γεμάτη” απόκριση στο γκάζι.



Ο ηλεκτρονικός ψεκασμός της Bosch δίνει καλές επιταχύνσεις στο άνοιγμα του γκαζιού, **ειδικά στις μεσαίες στροφές**. Μέσα στην κίνηση της πόλης **μπορείς να έχεις μια ταχύτητα στο κιβώτιο (τρίτη)** και να κινείσαι με ροπή, χωρίς την ανάγκη να παίζεις με το σασμάν. Από την άλλη, ειδικά στην πρώτη ταχύτητα, στο άνοιγμα και το κλείσιμο υπάρχει μια νευρικότητα, η τροφοδοσία είναι λίγο απότομη, **απαιτώντας τη χρήση συμπλέκτη** για να εξομαλύνεις τα τινάγματα.



Ο συμπλέκτης είναι μαλακός και έχει καλή προοδευτικότητα, ενώ το επίσης μαλακό και εύχρηστο κιβώτιο ταχυτήτων έχει λίγο **μεγαλύτερες διαδρομές στα ανεβάσματα και μικρότερες στα κατεβάσματα** .

Σημαντικό εδώ ότι μπορείς να κάνεις αλλαγές **χωρίς τη χρήση συμπλέκτη**, αλλάζοντας τις ταχύτητες καρφωτές και στο ανέβασμα, αλλά και στο κατέβασμα με εντυπωσιακά αποτελέσματα!



Σε χρήση πόλης, στα μποτιλιαρίσματα και ειδικά στη διήθηση **θα ήταν χρήσιμο ένα πιο στενό τιμόνι**. Επίσης στους ελιγμούς/αργές στροφές το πλήρες στρίψιμο του τιμονιού **δεν προσφέρει μεγάλο “κόψιμο”** δυσκολεύοντας κάποιες καταστάσεις.

Από πλευράς επιδόσεων η 5η ταχύτητα έδειξε 170 km/h **και η έκτη 187 km/h** (πραγματική τελική 180 km/h).

Λογική ήταν και η κατανάλωση του δικύλινδρου κινητήρα, **στα 4,7 λίτρα κατά μέσο όρο** ανά 100 km/h. Με κανονική οδήγηση, χωρίς υπερβολές (ούτε προς τα πάνω, ούτε προς τα κάτω) το 18λιτρο ρεζερβουάρ **θα προσφέρει πάνω από 380 χιλιόμετρα**.

Λόγω της κατηγορίας της μοτοσυκλέτας (βλ. Naked) και της θέσης οδήγησης, με τον κορμό του αναβάτη όρθιο, στον αυτοκινητόδρομο οι ταχύτητες άνω των 140 km/h **ταλαιπωρούν από πλευράς αέρα τον αναβάτη**. Αλλά αυτό ήταν κάτι αναμενόμενο για μια τέτοια μοτοσυκλέτα.

Οι δαγκάνες της Nissin με τους δίσκους τύπου μαργαρίτα (δύο μπροστά παρακαλώ) **διαμέτρου 300 mm και ο 240mm πίσω** προσφέρουν εξαιρετική επιβράδυνση και ακινητοποίηση (βοηθούν και τα λάστιχα σε αυτό), με το ABS να επεμβαίνει πολύ διακριτικά και στο όριο. Και οι τρεις δίσκοι προσφέρουν δύναμη και αίσθηση στον αναβάτη, κάνοντάς τον να αισθάνεται μεγάλη ασφάλεια.



Για χρήση στο χώμα, το ABS **πολύ ορθά απενεργοποιείται** (είτε στον έναν, είτε στον άλλον, είτε και στους δύο τροχούς) βοηθώντας την πιο ελεγχόμενη οδήγηση.

Το ανάποδο πιρούνι της Kayaba παρότι μαλακό έχει πολύ καλή λειτουργία, με εξίσου καλές αποσβέσεις. Δεν εμφανίζει ελαστικότητες και **συμπεριφέρεται πολύ καλά στην πλειοψηφία των περιπτώσεων που συναντά στο δρόμο του.**

Ναι **υπάρχει βύθιση στο έντονο φρενάρισμα**, αλλά η άνεση που σου προφέρει στην καθημερινότητα είναι βάλαμο.

Ομοίως καλή είναι και η πίσω ανάρτηση, με το τεράστιο αλουμινένιο μονόμπρατσο ψαλίδι και τους συνδέσμους – που προσφέρουν προοδευτικότητα στη λειτουργία – στην έδραση του αμορτισέρ, αμφότερα στοιχεία **τα οποία δεν θα περίμενες ότι θα μπορούσαν να υφίστανται** πάνω σε μια μοτοσυκλέτα οικονομικής τιμής .

Τελικά

Για άλλη μια φορά πήραμε το μάθημά μας. Ποτέ δεν κρίνεις πριν δοκιμάσεις. Ποτέ δεν ξέρεις... πριν μάθεις. Για να είμαστε ειλικρινείς, **δεν περιμέναμε ποτέ να αιφνιδιαστούμε (θετικά) από αυτή τη μοτοσυκλέτα** και μάλιστα σε τέτοιο βαθμό.

Μετά από τα πρώτα κίολας χιλιόμετρα πάνω στη σέλα του 500 "δεν πιστεύαμε" το πόσο καλό ήταν!



MOTORBIKE

Πρόκειται για **μία ακόμα μεγάλη έκπληξη από την Daytona** (μετά το Maverick που είχαμε οδηγήσει πριν από έναν μήνα) **κι αυτό επιβεβαιώθηκε και από τους έμπειρους συνεργάτες μας** διαφόρων επιπέδων εμπειρίας (τους οποίους εμπιστευόμαστε κάθε φορά, οι οποίοι σε κάθε δοκιμή μας προσφέρουν πολύτιμες πληροφορίες) που την δοκίμασαν.

Πρόκειται για μια ιδιαίτερα φιλική, εύκολη και χαλαρωτική στη χρήση και πάνω από όλα ομοιογενή μοτοσυκλέτα, που σου φτιάχνει τη διάθεση.

Απλή, συγκεντρωμένη στο στόχο της, με ξεκάθαρες προθέσεις και πολύ καλές επιδόσεις συνολικά για την κατηγορία της, κυρίως όμως... με μια τιμή πολύ προκλητική, που βρίσκεται κάτω από τις 6.000 ευρώ.



Λεπτομέρειες και Παρατηρήσεις

- Καλή ορατότητα προσφέρουν οι κλασικοί στρογγυλοί καθρέφτες
- Ένα πολύ όμορφο όργανο (έγχρωμη οθόνη LCD) βρίσκεται πάνω στο τιμόνι του 500
- Κάτω από το τιμόνι υπάρχει και θύρα USB
- Δαχτυλίδι LED περιβάλλει τον επίσης LED ισχυρής δέσμης προβολέα, ενώ στο κέντρο του φοράει το λογότυπο Scrambler
- Ρυθμιζόμενη μανέτα έχει το μπροστινό φρένο
- Τα φαρδιά οδοντωτά μαρσπιέ (βλ. χώμα) του αναβάτη φορούν λάστιχο για να μειώνονται οι κραδασμοί και για να μην καταστρέφουν τα παπούτσια
- Τόσο το πεντάλ του φρένου όσο και το λεβιέ ταχυτήτων, που είναι επίσης κατασκευασμένα από αλουμίνιο, διαθέτουν βελονοειδή ρουλεμάν στην έδρασή τους για να έχουν ομαλή λειτουργία για πολύ καιρό
- Η ποιότητα της κατασκευής φαίνεται παντού. Υπάρχουν αλουμινένιες λεπτομέρειες όπως το κάλυμμα του προβολέα, τα πλαϊνά του ψυγείου, πλευρικά καπάκια, πανέμορφο πλαϊνό στάντ, κ.λπ.
- Ο προβολέας LED έχει ένταση 2,5 φορές μεγαλύτερη από αυτή μιας λάμπας αλογόνου και γωνία δέσμης 40 °.
- Στην ανάγκη ο συνεπιβάτης μπορεί να κρατηθεί κατά το φρενάρισμα, από τις μεγάλης διατομής σωλήνες που βρίσκονται στην ουρά κάτω από τη σέλα
- Η μοτοσυκλέτα διαθέτει μια μεγάλη αλουμινένια πόδια κάτω από τον κινητήρα και δεκάμπρατσες όμορφες χυτές, αλουμινένιες ζάντες

ΥΠΕΡ

- Τιμή
- Ομοιογένεια
- Κινητήρας Φρένα-Αναρτήσεις
- Ελαστικά

ΚΑΤΑ

- On-Off γκαζιού στις χαμηλές ταχύτητες
- Στήριξη συνεπιβάτη
- Περιορισμένο "κόψιμο" τιμονιού