

TEST - KOVE 800X Pro

Νέα off road δεδομένα!

Ένας τρομερός συνδυασμός δύναμης, ευστροφίας, αναλογίας κιλών ανά ίππο, στησίματος και περιφερειακών, που οδηγεί σε ένα απολαυστικό μείγμα οδήγησης. Η KOVE με το 800X Pro, φέρνει νέα δεδομένα που ήδη κάνουν θραύση στην αγορά!



Του Τάκη Μανιάτη

Φωτογραφίες: Βασίλης Κωστάκος

Νεύρα και φιλικότητα

Φαίνεται πως το νέο KOVE 800X Pro έχει νευράκια, πολλά νευράκια, μιας και τα εύστροφα 95 αλογάκια σε συνδυασμό με τα 176 στεγνά κιλά με την κοντή μετάδοση, καταλήγουν σε έναν συνδυασμό που δημιουργεί έκρηξη συναισθημάτων, και φυσικά, έκρηξη οδηγικά.

Δεν είναι τυχαίο που κάθεσαι πάνω στην νέα μοτοσυκλέτα της KOVE και μετά από 20-30 μέτρα, λες, “πόσο κάνει, την αγοράζω!” Γιατί δεν είναι μόνο τα προσιτά χρήματα που κοστίζει, είναι το συναίσθημα που σου βγάζει αυτή τη μοτοσυκλέτα, η αίσθηση της, το ζύγισμά της, ακόμη και σταματημένη. Την κουνάς και λες, “ωπ, είναι η πιο ελαφριά απ’ όλες της κατηγορίας”, και εύκολα αναρωτιέσαι αν όντως είναι 800 κυβικά εκατοστά. Και δεν χρειάζεται να την ζυγίσεις, αφού το αποτέλεσμα, δικαιώνει τις ανακοινώσεις και δεν τρέχει και κάτι αν η ζυγαριά δεν είναι ακριβείας τελικά.



Οι διαστάσεις της είναι μαζεμένες, είναι στενή και λεπτή, κάθεσαι πολύ κοντά στο τιμόνι, τα χέρια σου βρίσκονται επιθετικά πάνω της, η σέλα της δεν είναι δύσκολη στο ανέβασμα στα 850 χιλιοστά – στο 1.80 μου πατάω άνετα και τα δύο πόδια κάτω. Κάθομαι όρθιος άνετα πάνω στα φαρδιά αλουμινένια μαρσπιέ, βρίσκω εύκολα την θέση μου στο φαρδύ τιμόνι μεταβλητής διατομής, κάθομαι επιθετικά και μπορώ άνετα να κινηθώ μπρος και πίσω χωρίς πρόβλημα. Τα γόνατα βρίσκονται στις 90 μοίρες και δεν ενοχλούν καθόλου, ενώ προστατεύονται από το στενό ρεζερβουάρ 19 λίτρων.

Η νέα μοτοσυκλέτα της KOVE, 800X Pro είναι πολύ καλά στημένη και θα λέγαμε φιλοσοφημένη για χρωμάτινη χρήση, που είναι και ένα κομμάτι με το οποίο ασχολήθηκε η εταιρία σοβαρά, προκειμένου να μπει σε αυτή την απαιτητική αγορά. Ως μία νέα εταιρία στον χώρο, δημιούργησε μία μοτοσυκλέτα με εξαιρετικά τεχνικά στοιχεία, σωστά σχεδιασμένο πλαίσιο και καλά περιφερειακά, προκειμένου να ξεχωρίσει με το καλημέρα, κάτι που σίγουρα κατάφερε.

Η KOVE περηφανεύεται πως διαθέτει την καλύτερη adventure που ήρθε να αλλάξει τα δεδομένα της κατηγορίας, κουβέντα πολύ βαριά για να ξεστομιστεί, ειδικά από έναν άγνωστο μέχρι πρότινος κατασκευαστή.



Ελαφριά και μαζεμένη

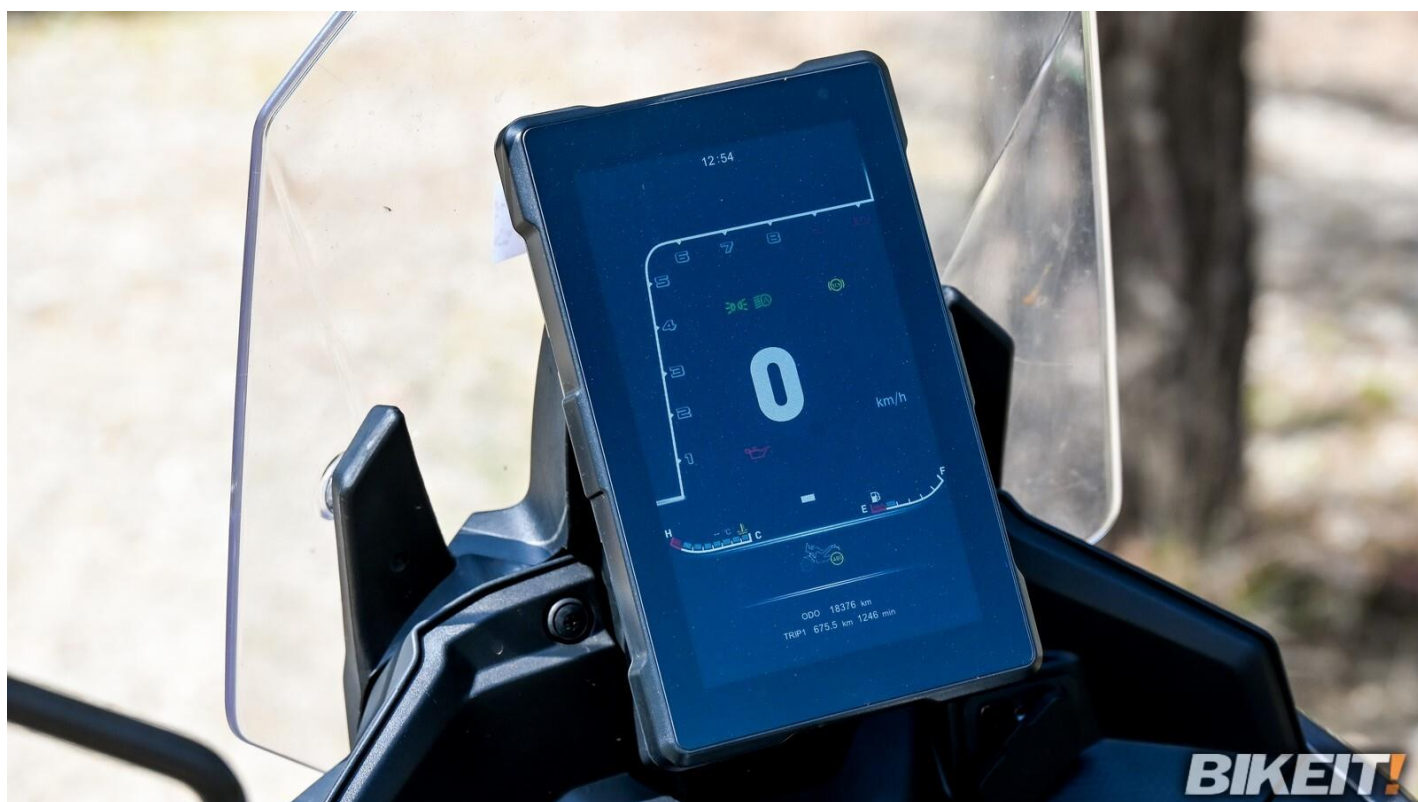
Ωστόσο αυτό είναι κάτι που θα το δείξει και θα το κρίνει η ιστορία σίγουρα, αλλά αυτή τη στιγμή, αυτή η παρουσία είναι εκπληκτική, και αξίζει να δεις μόνο τα νούμερα για να το καταλάβεις. Πάμε ξανά: Καταρχάς το ανακοινώσιμο βάρος βρίσκεται στα 176 κιλά, με το 19λιτρο ρεζερβουάρ να ανεβάζει την ζυγαριά κοντά στα 190. Μεταξύ μας, αν είναι 190, 195 ή 200, παίζει ρόλο μόνο σε αυτούς που οδηγάνε από τον καναπέ – αυτή η μοτοσυκλέτα, ζυγίζει λίγο, έχει τρομερό ζύγισμα και πανάλαφρη αίσθηση, κάτι που αισθάνεσαι από την πρώτη στιγμή και κάνει τεράστια διαφορά από τον όποιο δικύλινδρο ανταγωνισμό. Και αυτό, είναι πολύ σημαντικό.

Για την ακρίβεια, δεν μπορείς να ξεχωρίσεις αν είναι μονοκύλινδρο ή δικύλινδρο, και αυτό από μόνο του αρκεί για να καταλάβεις για τι αίσθηση μιλάμε.

Ο κινητήρας του, έχει τις ίδιες εσωτερικές διαστάσεις με τον δικύλινδρο εν σειρά της [KTM](#), τον ίδιο κυβισμό στα ανακοινώσιμα 799cc και απόδοση στα 95 άλογα, όμως εδώ η συμπίεση βρίσκεται στο 13,5:1, αντί για 12,5. Πουθενά φυσικά δεν αναφέρεται ως αντιγραφή ή ως δικαίωμα χρήσης, αλλά αν δείτε καμιά γάτα στα κεραμίδια, θα ξέρετε σίγουρα τι κάνει νιάου νιάου.



Ωστόσο είναι ένας κινητήρας ο οποίος έχει εκμεταλλευτεί τόσο την δύναμή του, την καμπύλη της απόδοσης όσο και το εξάρι κιβώτιο ταχυτήτων το οποίο και αυτό μας θυμίζει [KTM](#) γιατί “διαθέτει” “νεκρά” ενδιάμεσα σε 5η και 6η σχέση, κάτι που συμβαίνει αραιά, όμως συμβαίνει. Η KOVE έχει εκμεταλλευτεί εξαιρετικά την τελική μετάδοση ώστε να δώσει δύναμη σε χαμηλές και μεσαίες στροφές, ώστε να αυξήσει τις εκτός δρόμου δυνατότητες του μοντέλου. Άλλωστε, θα ήταν ανούσιο για μία τέτοιου ύφους μοτοσυκλέτα να τερματίζει στα 230-240χ.α.ω. - τα 210+ που πάει, τα πάει παντού, με άνεση και πάντα διαθέσιμη δύναμη στο δεξί γκριπ. Αυτό που σε εξιτάρει μάλιστα είναι πως, εκεί που βρίσκεσαι στα 130-140χ.α.ω., και ανοίξεις το γκάζι στο τέρμα, πετάγεσαι στα 200χ.α.ω. με άνεση και εκπληκτική επιτάχυνση. Δεν χρειάζεται να κατεβάσεις δύο ταχύτητες για να απολαύσεις επιτάχυνση, το πετυχαίνει αυτό ακόμη και με την 6η στο κιβώτιο, και με ένα απλό άνοιγμα του γκαζιού.



Γρήγορη και χρηστική

Νιώθεις κάποιους υψίσυχνους κραδασμούς αλλά είναι και τα εξαιρετικά ελαστικά 50/50 της Pirelli, Scorpion Rally STR τα οποία όσο ανεβαίνουν οι ταχύτητες δείχνουν τα τακουνάκια τους – στον διττό χαρακτήρα πάντως ταιριάζουν άριστα.

Ο κινητήρας σε βοηθάει να κινείσαι με ταχύτητες κοντά στην τελική άνετα, και η μοτοσυκλέτα εκπλήσσει με την σταθερότητά της ακόμη και σε νούμερα κοντά στα 200χ.α.ω – το stabilizater τιμονιού κάνει καλή δουλειά.

Αλλά δεν είναι αυτό το ζητούμενο.

Είναι πως ο κινητήρας έχει την απαραίτητη ελαστικότητα για να κυκλοφορείς μέσα στην πόλη με 20, με 50χ.α.ω. ή έξω από αυτήν με 100 και 150χ.α.ω., με την ίδια άνεση, με ένα μικρό δισταγμό στις χαμηλές – που διαφέρει από μοντέλο σε μοντέλο / διορθώνεται μέσω flashing της ECU απ' ότι έχουμε μάθει. Σε αφήνει να πας ήρεμα ή να κινηθείς γρήγορα, να παίξεις σοβαρά, να κάνεις σούζες και χαβαλέ, γρήγορες επιταχύνσεις ή κάθε λογής παραλογισμό, ή να πας απλά στη δουλειά σου ξεκούραστα.

Η KOVE 800X Pro είναι εύκολη, δεν σε κουράζει στην καθημερινότητα, είναι ελαφριά και μαζεμένη, το τιμόνι σου δίνει καλούς μοχλούς, τα ελέγχεις όλα εύκολα.

Διαθέτει εξαιρετικά φρένα – τετραπίστονες ακτινικές δαγκάνες ακτινικής τοποθέτησης της Taisko που κατασκευάζονται στο εργοστάσιο της KOVE, ακτινική τρόμπα, που σου δίνει αυξημένες δυνατότητες για οδήγηση σε κάθε τερέν, και όχι μόνο στο χώμα. Στην πράξη, ακόμη και με ένα δάχτυλο στη μανέτα, μπορείς να φρενάρεις είτε σε χώμα είτε σε γρήγορες διαδρομές στην ασφάλτο, να ελέγξεις την μοτοσυκλέτα, να την πλαγιολισθήσεις ή να την σταματήσεις ακριβώς εκεί που θες.



Διαθέτει αφαιρούμενο σύστημα ABS τόσο στον πίσω όσο και στον εμπρός τροχό, ώστε να έχεις πλήρη έλεγχο, με επιλογή αφαίρεσης μέσω του menu – απουσιάζει ένα κουμπί γρήγορης επιλογής, τόσο για το ABS όσο και για το Traction Control,. Ωστόσο, μπορείς να το έχεις μόνιμα απενεργοποιημένο ώστε να μην χρειάζεται κάθε φορά που ανοίγεις τον διακόπτη να το επιλέγεις.

Ηλεκτρονικά και ρυθμίσεις

Τα ηλεκτρονικά του περιλαμβάνουν και χάρτες οδήγησης, σε δύο ρυθμίσεις – Sport και ECO, με την διαφορά μεταξύ τους να είναι ελάχιστη στην πράξη. Η Sport παρουσιάζει μικρή ευστροφία σχετικά, όμως στην πράξη, ήταν η ECO που έβγαλε έναν ίππο παραπάνω στο δυναμόμετρο – 85 από τα 95 ανακοινώσιμα, έναντι των 84 της Sport.

Επιπρόσθετα, στην ECO ρύθμιση, η μοτοσυκλέτα αντιδρά κάπως περίεργα στο απότομο άνοιγμα του γκαζιού μέσα στην πόλη και σε γλιστερές συνθήκες – κόβει απότομα, όπως π.χ. αν ενεργήσει το Traction Control, κάτι που στην Sport ρύθμιση δεν εμφανίζεται, κι έτσι λειτουργεί πιο απροβλημάτιστα.

Σε γενικές γραμμές όμως, η καμπύλη του είναι γλυκιά, μετά τις 2-2.500ς.α.λ. η μοτοσυκλέτα επιταχύνει ομαλά, χωρίς κομπιάσματα, με τρομερή ευστροφία και επιδόσεις – κάτι που θα θέλαμε να δούμε σε μία έκδοση sport naked μοτοσυκλέτας από την KOVE.

Διαθέτοντας τέτοια sport χαρακτηριστικά, είναι εύκολο να πας με αυτή γρήγορα σε ασφαλτο και σε στρόφες, αφού η μοτοσυκλέτα προσφέρει καλή πρόσφυση, ελέγχεται εύκολα, στρίβει καλά, ακόμη και με τα “διπλά” ελαστικά της Pirelli.

Είναι βέβαια ψηλή με αναρτήσεις που βρίσκονται στο άνω άκρο της κατηγορίας από άποψη διαδρομών, με τα δύο άκρα να φτάνουν στα 240 χιλιοστά διαδρομής. Οι αναρτήσεις προέρχονται από την KYB, το 48άρι μπροστινό σύστημα καθώς και το αμορτισέρ με μοχλισμό και υδραυλική προφόρτιση ελατηρίου είναι πλήρως ρυθμιζόμενες και προορισμένες για χώμα, αλλά στην ασφαλτο λειτουργούσαν καλύτερα - αν και αρκετά σφιχτές, και θα εξηγήσουμε αμέσως τον λόγο.



Ρυθμίσεις αναρτήσεων

Η μοτοσυκλέτα της δοκιμής μας προβλημάτισε αρκετά σχετικά με την λειτουργία των αναρτήσεων, οι οποίες ήταν σκληρές, σε σημείο που η μοτοσυκλέτα μπορούσε να κάνει σούζα με 3η σχέση στο κιβώτιο – το αμορτισέρ δεν συμπιεζόταν και η μοτοσυκλέτα έκανε μοχλό και σηκωνόταν. Αυτό φυσικά δεν πιάνεται ως θετικό, και, μετά από μερικά καπάκια υπονόμων στη μέση αλλά και αρκετή αστάθεια και δυσκολία οδήγησης χαλαρά στο χώμα, πιάσαμε το κατσαβίδι για να βρούμε τι συμβαίνει.

Το μπροστινό σύστημα είχε λάθος ρυθμίσεις στα καλάμια, τόσο στην συμπίεση όσο και στην επαναφορά, με διαφορετικά κλικ σε κάθε καλάμι, τα οποία διορθώσαμε, ενώ δεν πειράξαμε καθόλου την προφόρτιση ελατηρίου.

Το πρόβλημα ερχόταν από το αμορτισέρ που είχε σφιγμένη τελείως την προφόρτιση ελατηρίου, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει στατικό sag – το απαραίτητο κενό που χρειάζεται για την λειτουργία της η ανάρτηση.

Ξεπροφορτίσαμε το ελατήριο 16 κλικ μέσω του υδραυλικού ρυθμιστή, ενώ πειράξαμε ελαφρώς συμπίεση και επαναφορά, στα 9 κλικ – αναλυτικές οδηγίες στο σχετικό video στο κανάλι μας στο Youtube.

Και η μοτοσυκλέτα μεταμορφώθηκε.

Στην αρχή, προ ρυθμίσεων, μπορούσαμε να οδηγήσουμε μόνο γρήγορα στο χώμα, με την μοτοσυκλέτα να μην κάθεται στο έδαφος, να χοροπηδά σαν κατσίκι και να απαιτεί επιθετική οδήγηση μόνο και γρήγορες ταχύτητες. Χαλαρά και σε ρυθμούς βόλτας, δεν μπορούσε να κινηθεί με τίποτα. Για την ασφαλτο τα είπαμε, σταθερή μεν, άβολη δε.

Με τις νέες ρυθμίσεις, η μοτοσυκλέτα φαίνεται ότι “δουλεύει” ακόμη και σταματημένη – πατάς στο μαρσπιέ, και συμπιέζονται εξίσου άνετα και οι δύο αναρτήσεις.

Με τις αναρτήσεις μαλακές, το πέρασμα από λακκούβες και σαμαράκια ή καπάκια υπονόμων έγινε παιχνίδι, και η μοτοσυκλέτα μπορεί πλέον να κινηθεί σε αργές ταχύτητες χωρίς να κοπανάει.

Απορροφάει τους κραδασμούς και περιορίζει τα χτυπήματα που φτάνουν στον αναβάτη ώστε να μπορεί να κινηθεί με άνεση όπου θέλει.



Στο χώμα....

Εκεί που σε τρελαίνει όμως είναι στην κίνηση στο χώμα. Η μοτοσυκλέτα είναι motocross, δεν μπορείς να πιστέψεις ότι περνάει τόσο καλά από σαμάρια και νεροφαγώματα, χωρίς να κουνάει, να γλιστράει, να σε φοβίζει ή να χτυπάει. Την ελέγχεις άριστα, η θέση οδήγησης είναι πολύ κοντά σε enduro μοτοσυκλέτα, το σώμα σου κινείται εύκολα πάνω της, κι έτσι μπορείς να οδηγάς σε πιστάκια τύπου enduro ή σε πίστες motocross, εύκολα, άνετα, χωρίς υποχωρήσεις – πάντα για τα δεδομένα κιλών/κυβισμού/κατηγορίας.

Το πλαίσιο είναι πολύ στιβαρό, το σύνολο αν και μικρό σε μέγεθος, παραμένει σταθερό σε κάθε σου τρέλα, οι αναρτήσεις λειτουργούν απίστευτα καλά και η μοτοσυκλέτα περνάει από παντού σαν να ίπταται, δείχνοντας πως έχει σχεδιαστεί με γνώμονα την απαιτητική off road χρήση.

Δείχνει πολύ μαζεμένη και πιστεύεις ότι έχει μεταξόνιο από 125 enduro, κάπου στα 1400 χιλιοστά, αλλά όμως τα νούμερα έρχονται να σε διαψεύσουν για μία ακόμη φορά, μιας και αυτό βρίσκεται στα 1510mm – και κάπως έτσι εξηγείται και η σταθερότητα της.

Κι όμως, ο έλεγχος της γίνεται πολύ άνετα, χώνεται παντού με ευκολία, αλλάζεις κατεύθυνση στο χώμα για πλάκα, ανεβαίνεις ανηφόρες και βάζεις σωστά το σώμα σου, κατεβαίνεις απότομα σφιχτά μονοπάτια σαν να οδηγείς enduro, κάνεις ότι θα δυσκολευόσουν με τις περισσότερες της κατηγορίας, πολύ πιο άνετα.

Ναι, τα κιλά παίζουν ρόλο, αλλά βοηθάει πολύ το πλαίσιο, το εργομετρικό τρίγωνο τιμόνι / μαρσπιέ / σέλα, η τοποθέτηση του σώματος, το ζύγισμα.



Είναι αρκετά μελετημένη για off road χρήση, έχεις παντού δύναμη να περνάς ανωμαλίες ή να την χρησιμοποιείς για κάθε λογής παιχνίδι, ροπή και εκρηκτικότητα για να κάνεις άλματα ή βόλτα χαλαρά – εξαιρετικός συνδυασμός, που με τις πολύ σωστές αναρτήσεις, πραγματικά σου δίνει μεγάλα περιθώρια για απόλαυση στο χώμα.

Σε όποιο οδηγικό επίπεδο και αν βρίσκεσαι. Σε όποιο όμως!

Όμως στο μάτι, δεν είναι μία τεράστια μοτοσυκλέτα, είναι ένα μηχανάκι που κάνει τα πάντα εύκολα, χωρίς ιδιαίτερη προσπάθεια.

Είναι τόσο μελετημένη που ακόμη και η διπλή σέλα που διαθέτει, που δεν είναι τελείως ίσια για να μετακινείσαι μπροστά και πίσω, σε αφήνει να μετακινηθείς χωρίς πρόβλημα και χωρίς να βρίσκεσαι στο σκαλοπάτι του συνεπιβάτη. Η σέλα πάντως είναι κάπως σκληρή για τουριστική χρήση, ενώ μιας και η μοτοσυκλέτα δεν είναι μεγάλη σε διαστάσεις, θα πρέπει να σκεφτούμε ότι αναβάτης και συνεπιβάτης, θα βρίσκονται αρκετά κοντά μεταξύ τους.



Ιδανικό πακέτο

Το πακέτο που προσφέρει η KOVE είναι ξεκάθαρο: Χαμηλό βάρος, απόδοση κινητήρα, κοντή μετάδοση, σπирτόζικη συμπεριφορά, εξαιρετικά φρένα και τα απαραίτητα ηλεκτρονικά, κάθετη rally style οθόνη 7 ιντσών με όλες τις απαραίτητες ενδείξεις και εύκολη πλοήγηση, ότι χρειάζεσαι για να κάνεις adventure με αξιώσεις, να απολαύσεις οδήγηση, να ξεδώσεις, να ταξιδέψεις, και να κυκλοφορήσεις καθημερινά, αλλά πάντα με το σκεπτικό της διασκέδασης σε πρώτο πλάνο.

Αν είσαι επιθετικός αναβάτης, θα ταιριάξεις απευθείας στο KOVE 800X Pro, και θα περάσεις εξαιρετικά στη σέλα του, βρίσκοντας σε αυτό συνδυασμούς ευκολιών, όπως δύναμη και κιλά, που δεν θα βρεις αλλού.

Από πλευράς εξοπλισμού, είναι πληρέστατο, μιας και στον τομέα της ασφάλειας διαθέτει και ένα αμορτισέρ τιμονιού της Fast Race που κάνει εξαιρετική δουλειά και ουσιαστικά, το μόνο που θα κάναμε για οδήγηση χωρίς όρια στο χώμα, θα ήταν η τοποθέτηση πιο αραιών με enduro χαρακτηριστικά, ελαστικών. Με ακτινωτούς tubeless τροχούς, με προστατευτικά κάγκελα στο πλάϊ, αλουμινένια σχάρα με μεγάλες χειρολαβές, αφαιρούμενα αλουμινένια μαρσπιέ συνεπιβάτη, αλουμινένια ποδιά που αγκαλιάζει όλο τον κινητήρα, δεν έχεις πολλά να προσθέσεις – εκτός από προστατευτικές χούφτες στο τιμόνι.

Θα μπορούσαμε να θεωρήσουμε πρόβλημα ίσως για extreme χωμάτινη χρήση, το μη αφαιρούμενο υποπλαίσιο, το οποίο είναι κολλητό και σε περίπτωση πτώσης και στραβώματος, θα δημιουργήσει πρόβλημα στο ίσιωμα ή θα χρειαστεί αντικατάσταση πλαισίου – κάτι που συναντάμε σε αρκετές μοτοσυκλέτες της κατηγορίας βέβαια.

Δεν υπάρχουν θερμαινόμενα grip και θερμαινόμενη σέλα, υπάρχει θύρα φόρτισης Type C / USB, και κάπως έτσι συμπληρώνεται μία μοτοσυκλέτα η οποία έρχεται έτοιμη για όλα, σε μία εξαιρετική τιμή.



Προσιτή και προκλητική

Η KOVE 800X Pro κοστίζει 8.695 euro με όλα τα προαναφερθέντα καλούδια που την συνοδεύουν και με τον τρομερό της ήχο, την απίστευτη αίσθηση που σου δίνει στην οδήγηση αλλά και την εκρηκτικότητα που διαθέτει, υπόσχεται να σε τρελάνει.

Κλασικά, μένει να αποδείξει την αξιοπιστία της, ως νέο προϊόν που βρίσκεται λίγο καιρό στην αγορά. Εμείς το μόνο που έχουμε να αναφέρουμε για το συγκεκριμένο θέμα, είναι πως το μοντέλο της δοκιμής, είχε ήδη 18.000 χιλιόμετρα στο κοντέρ, όντας η διαθέσιμη μοτοσυκλέτα για test ride στα καταστήματα της αντιπροσωπείας, καθώς και αυτή με την οποία ο Κωνσταντίνος Μητσάκης πραγματοποίησε πριν λίγο καιρό το ταξιδιωτικό KOVE Silk Road.

Μια μοτοσυκλέτα η οποία έχει ήδη δείξει εξαιρετικά δείγματα αξιοπιστίας, βρίσκεται σε τιμή κατά δύο με δυόμιση χιλιάδες euro κάτω από τον ιαπωνικό και ευρωπαϊκό ανταγωνισμό της κατηγορίας, και κονταροχτυπιέται σε τιμή και εξοπλισμό με τις νέες ασιατικές προτάσεις. Σίγουρα, είναι ένα μοντέλο που θα πρέπει να μπει στο στόχαστρο κάποιου ενδιαφερόμενου και να οδηγηθεί για να υπάρξει άποψη.