

Δοκιμή KOVE 800X PRO: Adventure σε τιμή ευκαιρίας!

Με απίστευτες δυνατότητες και εξαιρετικά ανταγωνιστική τιμή, η έκδοση “PRO” της σειράς 800X έχει όλα όσα χρειάζεσαι για να μπει στον κόσμο του adventure.

Κείμενο: Θοδωρής Ερμήλιος

Με απίστευτες δυνατότητες και εξαιρετικά ανταγωνιστική τιμή, η έκδοση “PRO” της σειράς 800X έχει όλα όσα χρειάζεσαι για να μπει στον κόσμο του adventure.



Τα δύο τελευταία χρόνια η κινέζικη KOVE έχει φέρει τα πάνω-κάτω στον off-road κόσμο, τόσο των adventure όσο και αυτόν των καθαρόαιμων χωμάτινων μοτοσυκλετών.

Προτάσεις με εντυπωσιακή αναλογία value for money, πλούσιο εξοπλισμό και τιμές που μέχρι πριν λίγα χρόνια θα έμοιαζαν με... ανέκδοτο! Με αυτόν τρόπο έχει καταφέρει, όχι μόνο να δημιουργήσει το δικό της κοινό, αλλά και να κάνει τους παραδοσιακούς κατασκευαστές να αναθεωρήσουν τη στρατηγική τους.

Έτσι, σίγουρα κερδισμένοι είμαστε όλοι εμείς οι τελικοί καταναλωτές.

Οι τρεις εκδόσεις της Kove 800X

Η έκδοση “PRO” που είχαμε στη διάθεσή μας είναι αυτή που θα λέγαμε η “μεσαία” των τριών διαθέσιμων μοντέλων της KOVE. Πιο πολεμική από την “Touring” και πιο χρηστική από την ακραία “Rally”. Αποτελεί ίσως την ιδανική adventure για όσους θέλουν να “πατάνε” συχνά χώμα αλλά ταυτόχρονα να ικανοποιούν τις καθημερινές ανάγκες μετακίνησης με την ίδια μοτοσυκλέτα. Συνοπτικά οι διαφορές των τριών μοντέλων:

	800X TOURING	800X PRO	800X RALLY
Τιμή (€)	8.495	8.695	8.895
Ελαστ. μπροστά	110/80-19	90/90-21	90/90-21
Ελαστ. πίσω	150/70-17	150/70-18	140/80-18
Διαδρομές αναρτήσεων (mm)	210	240	270
Φρένο μπροστά	2 x δίσκοι $\varnothing$ 310mm, ακτινικές δαγκάνες 4 εμβόλων	2 x δίσκοι $\varnothing$ 310mm, ακτινικές δαγκάνες 4 εμβόλων	1x δίσκος 310mm, συμβατική δαγκάνα 2 εμβόλων
Υψος σέλας(mm)	825	850	890
Ελάχιστη απόσταση από το έδαφος	230	275	293
Ανακοινώσιμο Βάρος (kg-γεμάτο βενζίνη)	195	190	176
Χαρακτηριστικά που ξεχωρίζουν μεταξύ των τριών μοντέλων	Cornering ABS BOSCH 9.3MP Advanced Traction Control, Cruise Control, Quickshifter		Ψηλό φτερό. Αφαιρούμενο αλουμινένιο υποπλαίσιο, χωρίς μαρσπιέ συνεπιβάτη. CNC κέντρα τροχών.

Η KOVE 800X PRO με την πρώτη ματιά



Η 800X PRO κάνει σαφές από την πρώτη ματιά πως πρόκειται για μια αληθινή adventure μοτοσυκλέτα, με έντονο χωμάτινο προσανατολισμό που δεν θυσιάζει τις off-road δυνατότητες της για περιττές ανέσεις.

Οι **μεγάλοι τροχοί** (21-18"), το ψηλό της ανάστημα, οι λεπτές γραμμές (ειδικά από τη μέση και πίσω) καθώς και η απουσία ογκωδών πλαστικών συνηγορούν στην ισορροπημένη σχεδιαστική γραμμή της, και ανοίγουν την όρεξη για “περιπέτεια”. Σχεδιαστικά, σε αρκετά σημεία θα λέγαμε πως μάς θύμισε τη “σχολή Τένερέ” καθώς ακολουθεί τις ίδιες αναλογίες όπως ψηλά και τραβηγμένο πίσω το μούτρο, άδειο τον χώρο πίσω από το μπροστινό τροχό, και ρεζερβουάρ που υψώνεται απότομα μπροστά από την σέλα.

Σχεδιαστικά μιλώντας, αν θα θέλαμε κάτι ακόμα, αυτό θα ήταν το υποπλαίσιο να ήταν αφαιρούμενο ώστε να είναι εύκολη η επισκευή σε περίπτωση... “στραβής” (σκληρής πτώσης)!

Θέση οδήγησης



Παρά τις μεγάλες διαδρομές αναρτήσεων και τους μεγάλους τροχούς, η KOVE έχει καταφέρει να κρατήσει **εντυπωσιακά χαμηλά το ύψος σέλας** (850mm) στην 800X PRO κάνοντας την να θυμίζει μοτοσυκλέτα καθημερινής χρήσης. Οι επιτόπιοι ελιγμοί γίνονται πανεύκολα και το μόνο που θα θέλαμε να αλλάξουμε ήταν το τιμόνι, καθώς ένα λίγο πιο ψηλό και με πιο ανοιχτές λαβές πιστεύουμε θα ταίριαζε καλύτερα στον χαρακτήρα της μοτοσυκλέτας.

ENDURO 24



Ποιότητα κατασκευής

Το “made in China” θα περίμενε κανείς να κρύβει ατέλειες ή εκπτώσεις στην ποιότητα κατασκευής αλλά όσο και αν ψαχουλέψαμε την 800X PRO δεν βρήκαμε κάτι που να ξενίζει. Το φινίρισμα των μετάλλων, το κούμπωμα των πλαστικών και η ποιότητα όλων των περιφερειακών ακόμα και μετά από 20.000km που είχε φορτωθεί η συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα ήταν απροβλημάτιστα.

Μοναδική παραφωνία ήταν η ανοδίωση των τροχών που είχε χάσει την γυαλάδα της και το έντονο χρώμα της κάτι για το οποίο φυσικά μπορεί να ευθύνεται και η χρήση ακατάλληλων καθαριστικών υγρών (δες [εδώ](#) τι πρέπει να ξέρεις για το πλύσιμο μιας off-road μοτοσυκλέτας).



Πρώτες εντυπώσεις

Γυρίζοντας το κλειδί αυτό που μας έκανε πρώτα από όλα εντύπωση είναι... το intro στην ψηφιακή έγχρωμη TFT οθόνη, μια χιονισμένη βουνοκορφή μέσα από το σήμα της Kove με το μότο “focus on performance”. Ωραίο την πρώτη φορά που το βλέπεις, περιττό κάθε επόμενη φορά που πρέπει να περιμένεις 6-7 δευτερόλεπτα πριν εμφανιστούν οι ενδείξεις.

Εδώ να αναφέρουμε πως στις στάνταρ ενδείξεις της οθόνης περιλαμβάνονται και οι πολύ χρήσιμες ενδείξεις πίεσης ελαστικών καθώς η μοτοσυκλέτα είναι εφοδιασμένη με αισθητήρες πίεσης (και θερμοκρασίας) ελαστικών, στον στάνταρ εξοπλισμό της.

Απίθανος κινητήρας

Ο δικύλινδρος εν σειρά κινητήρας που χρησιμοποιεί η KOVE στην σειρά 800X είναι με λίγα λόγια υπέροχος. Ζωντανός μπάσος ήχος ήδη από το ρελαντί, άμεση απόκριση σε κάθε άνοιγμα του γκαζιού και γεμάτη απόδοση σε όλο το φάσμα των στροφών είναι ότι ακριβώς θέλεις από έναν κινητήρα της κατηγορίας.



Μερικές φορές μάλιστα θέλαμε λιγότερη ιπποδύναμη και πιο αργό στροφάρισμα κάτι που εν μέρει μπορεί να ρυθμιστεί επιλέγοντας το ECO mode αλλά θα θέλαμε να είχαμε στη διάθεσή μας περισσότερες επιλογές παραμετροποίησης για λόγους που θα εξηγήσουμε παρακάτω.

Να πούμε επίσης πως στην έκδοση PRO το σώμα γκαζιού είναι απευθείας συνδεδεμένο με την γκαζιέρα (ντίζα) σε αντίθεση με την Touring όπου η σύνδεση γίνεται ηλεκτρονικά (“ride by wire”). Σημαντική είναι η σχετικά χαμηλή κατανάλωση (σε μας κυμάνθηκε λίγο κάτω από τα 6lt/100km και έφτασε τα 6,7 με αρκετή χωμάτινη χρήση) ενώ εντύπωση μας έκανε κάποιοι, απαλοί μεν αλλά ακανόνιστου ρυθμού, κραδασμοί που έφταναν στα χέρια μας όταν αυξομειώναμε τις στροφές, λίγο πάνω από το ρελαντί.

Ηλεκτρονικά βοηθήματα

Ίσως το μόνο μελανό σημείο της μοτοσυκλέτας σε σχέση με τον ευρωπαϊκό ανταγωνισμό στην κατηγορία των μεσαίων adventure, είναι η απόδοση των ηλεκτρονικών της βοηθημάτων. Η επέμβαση του traction control είναι πολύ απότομη και άκομψη σε σημείο που διαταράσσει την ισορροπία της μοτοσυκλέτας.



Στο χώμα, κατά τη γνώμη μας, επιβάλλεται η απενεργοποίηση του traction control.

Σίγουρα για έμπειρους αναβάτες αυτό δεν αποτελεί πρόβλημα καθώς μπορούν εύκολα να τα απενεργοποιήσουν ωστόσο για αρχάριους αναβάτες είναι κάτι που θέλει προσοχή. Σε χωμάτινο τερέν και συνθήκες οριακής πρόσφυσης, αν το παρακάνεις με το άνοιγμα του γκαζιού, η επέμβαση του traction control είναι υπερβολικά απότομη. Τόσο, που αν είσαι όρθιος στα μαρσπιέ, νιώθεις (λόγω της επιβράδυνσης) να μετατοπίζεις όλο σου το βάρος στα χέρια και το τιμόνι της μοτοσυκλέτας φορτίζοντας επικίνδυνα τον μπροστινό τροχό και μάλιστα έχοντας ουσιαστικά κλειστό γκάζι (λόγω της επέμβασης του TC).

Αντίστοιχα και το ABS αδυνατεί να διαχειριστεί δύσκολες καταστάσεις, όχι μόνο για τον πίσω τροχό αλλά και για τον μπροστά, κάνοντας επιτακτική την ολική απενεργοποίηση μόλις πατήσεις χώμα.

Αναρτήσεις

Στο θέμα των αναρτήσεων έχει εμπιστευθεί την ιαπωνική KYB (και όχι την Yusha όπως στην περίπτωση του [450 Rally](#)) και το αποτέλεσμα σίγουρα την δικαιώνει.



Πλήρως ρυθμιζόμενες (και μάλιστα με δυνατότητα εξωτερικής ρύθμισης της προφόρτισης των ελατηρίων, τόσο στο πιρούνι όσο και στο αμορτισέρ, και με ξεχωριστή ρύθμιση της αργής και της γρήγορης απόσβεσης συμπίεσης για το αμορτισέρ), οι αναρτήσεις καταφέρνουν να ξεπεράσουν κάθε ανωμαλία που θα βρεθεί στον δρόμο σου ενώ το τεράστιο εύρος ρυθμίσεων θα καλύψει και τους πιο απαιτητικούς.

Φρένα

Για τα φρένα, η KOVE έχει επιλέξει την κινέζικη TAISKO με τις μπροστινές τετραέμβολες ακτινικές δαγκάνες να αποδεικνύονται πανίσχυρες, και μάλιστα ίσως λίγο περισσότερο αποδοτικές από όσο θα θέλαμε.



Αν συνδυαζόντουσαν με ένα τελευταίας γενιάς ABS θα μπορούσαμε να ήμασταν πιο ξέγνοιαστοι στο χώμα (έχοντας απενεργοποιήσει φυσικά το πίσω) αλλά τώρα η αναγκαστική απενεργοποίηση και του μπροστά, δημιουργεί ένα άγχος καθώς η απόδοση του μπροστινού είναι κάπως υπερβολική στο χώμα και ειδικά σε σημεία χωρίς καλή πρόσφυση.

Εντυπωσιακά χαμηλό βάρος

Η ανάλαφρη αίσθηση που δίνει η 800X PRO δεν είναι αποτέλεσμα μόνο του χαμηλού κέντρου βάρους αλλά και του συνολικά μικρού βάρους. Ζυγίσαμε την μοτοσυκλέτα με γεμάτο ρεζερβουάρ στα μόλις 193,7kg και με ισορροπημένη κατανομή (50,8% μπροστά και 49,2% πίσω) ενώ αξίζει να αναφερθεί πως αυτή η τιμή επιτυγχάνεται με κάγκελα και πίσω σχάρα στον στάνταρ εξοπλισμό.



Δοκιμή με Bridgestone AX41

Παραλάβαμε την μοτοσυκλέτα της δοκιμής με τα νορμάλ ελαστικά της (Pirelli Scorpion Rally STR) αρκετά φθαρμένα κάτι που σε συνδυασμό με την χαμηλή απόδοση των ηλεκτρικών βοηθημάτων έκανε επιτακτική την ανάγκη να δοκιμάσουμε και ένα διαφορετικό σετ ελαστικών.

Επιλέξαμε τα **Bridgestone Battlax Adventurecross AX41** που προμηθευτήκαμε από το γνωστό κατάστημα ελαστικών [Wheel City](#) και η διαφορά στις εκτός δρόμου διαδρομές ήταν εντυπωσιακή. Καταφέραμε να οδηγήσουμε την 800X PRO όπως πραγματικά θέλαμε, χωρίς το άγχος της υπερβολικής απώλειας πρόσφυσης ενώ δεν αντιμετωπίσαμε κανένα θέμα στην άσφαλτο.



Σίγουρα η πιο αραιή διάταξη των τακουινιών στα AX41 παράγει περισσότερους κραδασμούς, ειδικά στις χαμηλές ταχύτητες, όμως η πρόσφυση ήταν εντυπωσιακή. Σύντομα, σε ξεχωριστό άρθρο, θα σας μεταφέρουμε όλες τις εντυπώσεις μας από τα Adventurecross, τα οποία αυτή την περίοδο βρίσκονται σε [προσφορά \(315€\)](#) κάτι που τα κάνει εξαιρετική επιλογή για πραγματικά adventure καταστάσεις.



Συμπεριφορά στο χώμα

Ο μοναδικός για την κατηγορία των μεσαίων δικύλινδρων adventure συνδυασμός **χαμηλού ύψους σέλας** (850mm), **χαμηλού βάρου** (193,7kg γεμάτο) με ισορροπημένη κατανομή, και **μεγάλων διαδρομών αναρτήσεων** (240mm), “βάζει γκολ από τα αποδυτήρια”! Ειδικά για τους αναβάτες μεσαίου (ή και μικρότερου) αναστήματος, η ευκολία με την οποία κινείσαι σε κακοτράχαλα τερνέν είναι χαρακτηριστική.



Ανά πάσα στιγμή φτάνεις να πατήσεις με ευκολία στο έδαφος ενώ ακόμα και αν η μοτοσυκλέτα γύρει στο πλάι, το βάρος της δεν σε τρομάζει όσο θα περίμενες. Αυτό σου δίνει την εμπιστοσύνη να κάνεις με ευκολία οποιονδήποτε επιτόπιο ελιγμό, να δοκιμάσεις τις off-road δυνατότητες της μοτοσυκλέτας και εκτός χωματόδρομων, να παίξεις σε αναχώματα ή πλαγιές που θα συναντήσεις στην βόλτα σου χωρίς την ανησυχία μήπως βρει από κάτω (η αλουμινένια ποδιά έχει μεγάλη απόσταση από το έδαφος) και χωρίς το άγχος πως δεν θα μπορέσεις.... “να την κάνεις καλά”.

Αν επιλέξεις να κινηθείς πιο γρήγορα, η σταθερότητα των αναρτήσεων και η συνδρομή του σταμπιλιζατέρ εγγυώνται την σταθερότητα ενώ όπως αναφέραμε παραπάνω καλό θα είναι να μην ποντάρεις στη συμβολή των ηλεκτρονικών βοηθημάτων καθώς περισσότερο σε περιορίζουν και λιγότερο βοηθούν.



Στον δρόμο

Η απόδοση του κινητήρα είναι υπεραρκετή για να καταπιεί κάθε απόσταση είτε αυτή περιλαμβάνει εθνική οδό ή επαρχιακό δρόμο. Θα κινηθεί με εξαιρετική άνεση, με έκτο στο κιβώτιο, 130km/h στο κοντέρ και τον κινητήρα να γουργουρίζει γύρω στις 5.500rpm, και ανάλογα τις ορέξεις του αναβάτη μπορεί να κινηθεί σαφώς πιο γρήγορα. Η κάλυψη από τον αέρα είναι ικανοποιητική ακόμα και με ανοιχτό (enduro/mx) κράνος ενώ άνετη βρήκαμε την σέλα και τη θέση οδήγησης γενικότερα

All around σε τιμή ευκαιρίας

Δύο είναι τα στοιχεία που ξεχωρίσαμε στη δοκιμή της KOVE 800X PRO. Το πρώτο είναι φυσικά η ασυνήθιστα **χαμηλή τιμή** της. Έχοντας πια συνηθίσει τις τιμές των μονοκύλινδρων enduro να κινούνται σε 5ψήφια νούμερα, και τις τιμές των μεσαίων δικύλινδρων Adventure να οδηγούνται σε απλησίαστα επίπεδα, η πρόταση της KOVE έρχεται ως λύτρωση για τους “μικρομεσαίους” λάτρεις της περιπέτειας.



Έτσι, όχι μόνο κάνει προσιτή “στις μάζες”, την ιδέα μιας adventure μοτοσυκλέτας αλλά αφήνει περιθώρια ώστε με τα “ρέστα” να ζήσεις καταπληκτικές εμπειρίες και μαγικά ταξίδια που αλλιώς θα ήταν προνόμιο για πολύ λίγους. Το δεύτερο είναι πως παρά τη διαφορά τιμής, η μοτοσυκλέτα δεν υστερεί εμφανώς σχεδόν πουθενά, με μοναδικό όπως είπαμε αρνητικό σημείο την απόδοση των ηλεκτρονικών βοηθημάτων.

Κατά τα άλλα, όχι μόνο ακολουθεί κατά πόδας τον καθιερωμένο ανταγωνισμό αλλά σε τομείς όπως το βάρος και η απόδοση τολμάει και κάνει ένα βήμα μπροστά και να θέσει τον πήχη της κατηγορίας.

ENDURO 24

