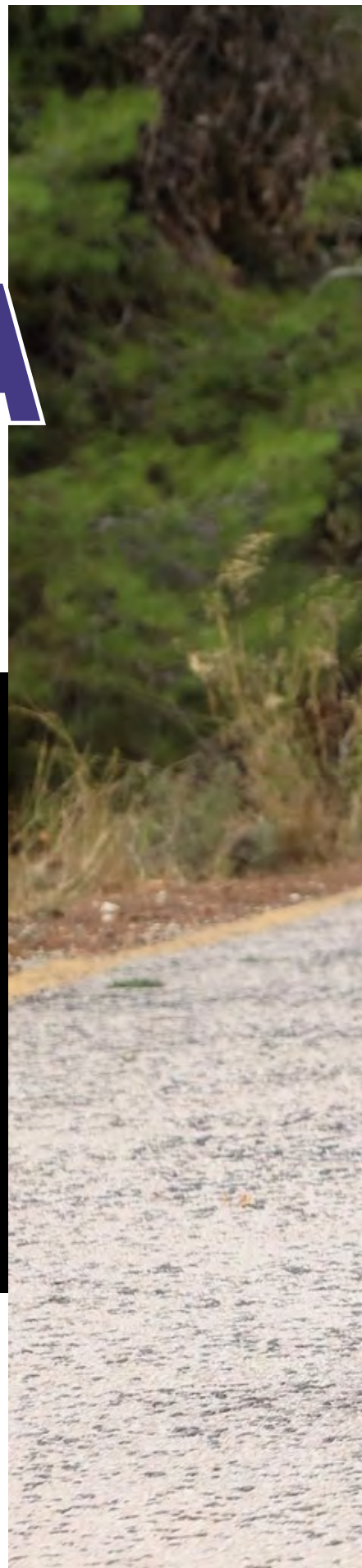


ΠΡΟΚΛΗΤΙΚΑ ΠΡΟΣΙΤΗ

Δεν είναι απλώς «ακόμη μία φθηνή μεσαία crossover της μάζας». Η Kove στάθηκε ιδιαίτερα προσεκτική, στην Maverick 510X, καλύπτοντας πολλά σημαντικά «κουτάκια» στον εξοπλισμό, εξασφαλίζοντας ένα πολύ καλό μηχανικό σύνολο και παίζοντας με την τιμή στα Τάρταρα.

Του Απόστολου Μιστιλόγλου
Φωτογραφίες: Τάκης Μανιάτης





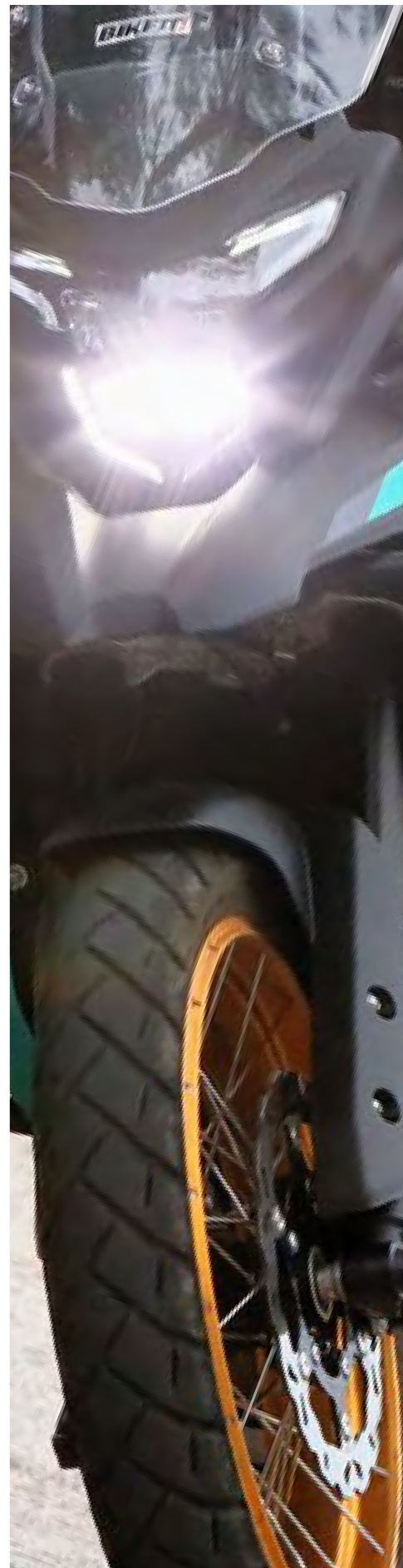
ΔΟΚΙΜΗ / Kove Maverick 510X

Η εντόνως ανταγωνιστική κατηγορία των crossover/adventure στα μεσαία κυβικά, από 400 μέχρι 600 ας πούμε, έχει διογκωθεί σε τέτοιο βαθμό, που ήδη διαχωρίζεται και στα εσώτερα της. Κάποια από τα μοντέλα ακολουθούν μία οδό περισσότερο «επιδόσεων» και fun-to-ride, άλλα ασπάζονται τις αρχές της πολυχρηστικότητας και της άνεσης ως δεδομένο. Το Kove Maverick 510X ακολουθεί την δεύτερη οδό, πλέον φέροντας, περήφανα θα έλεγε κανείς, το όνομα της ίδιας της κατασκευάστριας εταιρείας του. Πάμε να το γνωρίσουμε.

Φιλικές προθέσεις, αξιοθαύμαστη ρυθμισιμότητα, προσοχή στη λεπτομέρεια

Πολλές μοτοσυκλέτες μεγαλύτερης τιμής, θα ζήλευαν τις δυνατότητες προσαρμογής που σου δίνει η Maverick 510X, όπως και την «outright» άνεση και φιλικότητα που σου εξασφαλίζει, πριν πειράξεις οτιδήποτε πάνω της. Αρκετά χορταστική στο look αλλά όχι σκληροτράχηλη στην εργονομία, η Maverick 510X καταρχάς προσφέρει μία θέση οδήγησης, συνώνυμη της ουδετερότητας. Εμφανέστατο είναι το «σκάψιμο» στην περιοχή φιλοξενίας του αναβάτη, ώστε να χαμηλώσει η σέλα (στα 820 χιλιοστά από το έδαφος) αλλά ταυτόχρονα να χωρά και ρεζερβουάρ 20 λίτρων που τελικά συμβάλλει σε μία αξιοσημείωτη αυτονομία. Η σέλα, έχει μέτριο προς μαλακό αφρώδες και επιτυχώς σε κρατά άνετο/άνετη και στις μεγαλύτερες – εκδρομικές διαδρομές που η 510X καλείται να κάνει.

Το τιμόνι έχει τεράστια καμπύλωση ώστε να έρθει στο πρόπον ύψος, ενώ η δυνατότητα ρύθμισης του είναι ξεκάθαρο ατού. Λόγω μορφής και ελαστικότητας τοποθέτησης, ικανοποιεί απόλυτα είτε οδηγείς καθισμένος, είτε όρθιος επί μακρόν σε εκτός δρόμου διασχίσεις. Τα μαρσπιέ, διπτού χαρακτήρα και αυτά, φορούν ένα ελαστικό παρέμβυσμα για άνεση στο δρόμο, που βγαίνει αποκαλύπτοντας τα δόντια, που σε κρατούν σταθερότερο εκτός δρόμου. Η θέση του ποδομοχλού ταχυτήτων και του πεντάλ φέρνου ρυθμίζονται εύκολα και γρήγορα. Πολύ ωραία τα λέμε, ρε παιδιά! Ποδιά προστασίας κάτω από τον κινητήρα, μεγάλου μεγέθους και μεταλλική, πλαιϊνά κάγκελα, όπως και χούφτες, είναι νότες προστασίας σε ευαίσθητα σημεία. Το φτερό στον εμπρός τροχό, από την άλλη, είναι εντελώς ασφάλτινο και αν έχεις βλέψεις για έντονο off-roading σε λάσπες και πέτρες, ίσως να το αλλάξεις ή να το αφαιρέσεις.





ΔΟΚΙΜΗ / Kove Maverick 510X

Η ζελατίνα είναι μεν ρυθμίσιμη σε ύψος, αλλά θες εργαλεία και να μην κινείσαι. Πάρα πολύ μικρό το κακό, μέσα σε ένα πακέτο που κοστίζει κάτω από 6.000 ευρώ. Μία ακόμη λεπτομέρεια που ίσως δεν προσέξουν όλοι: Το στάνταρντ κεντρικό σταντ (είναι σταντ-αρντ, καταλάβετε; Οκ, φεύγω μόνος μου), δεν προεξέχει χαμηλότερα από την ποδιά κινητήρα, άρα δεν θα βρει κάπου που δεν θέλεις, εκτός δρόμου. Μπράβο Kove.

Η εξασφαλισμένη άνεση, σε συνδυασμό με το εξαιρετικό, τηρουμένων και όχι των αναλογιών, ζύγισμα των περίπου 200 και ίσως λίγο παραπάνω πραγματικών κιλών, πηγαίνουν την συζήτηση ακόμη παραπέρα. Η Maverick 510X έχει φτιαχτεί για να συνεργάζεται μαζί σου και να μην παίζετε «μπρα-ντε-φερ» σαν ζεύγος. Εστιάζει σε σχέση «χορού» και όχι «αθλήματος» και αυτό δεν είναι κακό. Στα του συνεπιβάτη; Η πίσω σέλα είναι το ίδιο άνετη, ο χώρος είναι άπλετος και, αν δεν έχετε κοπέλα που θα παραπονιέται ότι το κεφάλι της έρχεται πιο πάνω από το δικό σας (μην με ρωτήσετε πώς το ξέρω), λόγω της διαφοράς ύψους των δύο σελών, οι μεγάλες αποστάσεις 2-up είναι υπόθεση πανεύκολη και απολαυστική.

Καθημερινή τριβή

Οι εντυπώσεις εντείνονται όμως, μόλις χρησιμοποιήσεις εκτενώς την μοτοσυκλέτα και όχι απλά μόλις ανέβεις επάνω για πρώτη φορά. Έτσι, και το Maverick 510X έχει τα ωραία του, αλλά και τα πιο αδύναμα του σημεία. Την ποιότητα κατασκευής και φινιρίσματος, τουλάχιστον σε επαφή με σχετικά καινούργιο και πάντα τηρουμένων των αναλογιών της τιμής, την χαρακτηρίζεις καλή και στα σημεία πολύ καλή. Η μοτοσυκλέτα της δοκιμής, πάντως, εμφάνιζε μικροτριγμούς εδώ και εκεί, σίγουρα απόρροια και της test ride καριέρας που έχει κάνει ήδη αλλά και της συμμετοχής στο Adventure Meeting, είναι όμως κάτι που μπορεί να προσέξει και ο τελικός χρήστης και αξίζει σημείωσης. Λίγο παραπάνω προσοχή σε αρμούς και σφιγίματα μπορεί να το διορθώσει αυτό, που θα μπορούσε κάλλιστα να αποτελεί και ζήτημα συναρμολόγησης εδώ και όχι κατασκευής, στην Κίνα.

Οι πλήρως φωτιζόμενοι διακόπτες, αρκετά καλής ποιότητας και λειτουργικότητας, παραμένουν ατού ευκολίας χειρισμού το βράδυ, ενώ η TFT οθόνη είναι ολοκληρωμένη ως προς τις ενδείξεις και την λειτουργικότητα. Τα LED φώτα αποδίδουν αρκετά καλά σε συνθήκες σκότους.

Στην καθημερινή χρήση, εντός και γύρω από την πόλη, η Maverick 510X παίρνει μορφή γύρω από τις απαιτήσεις του περιβάλλοντος και σε αφήνει να απολαύσεις την φιλική της πλευρά. Ο κινητήρας των 498 πραγματικών κυβικών είναι φιλικός αλλά και ενίοτε... πολύ φιλικός, καθώς έχει μία αισθητή «τρύπα» ισχύος στις χαμηλομεσαίες στροφές, μέχρι περίπου τις 5.500-6.000 σ.α.λ.. Εκεί, απαιτεί είτε μία ταχύτητα κάτω είτε γενναίο άνοιγμα στο γκάζι, μόλις προσπεράσεις αυτή την περιοχή, η δύναμη επιστρέφει και η απόδοση γεμίζει. Είναι κάτι που σε απασχολεί κυρίως όταν απαιτείς την παραπάνω δύναμη, αφού σε πιο χαλαρούς ρυθμούς και μετακίνησης στα αστικά όρια ταχύτητας, ο δικύλινδρος στέκεται στο ύψος των περιστάσεων και





ΔΟΚΙΜΗ / Kove Maverick 510X

είναι πολύ γλυκός στην λειτουργία του. Το κιβώτιο είναι φιλικότατο, ενώ η απόκριση στο γκάζι απροβλημάτιστη – καθώς έχετε ρωτήσει πάρα πολλοί, προφανώς λόγω προηγούμενων παθογενειών στην τροφοδοσία μοτοσυκλετών από την Κίνα, που έχουμε και εμείς επισημάνει ούτως ή άλλως.

Κινείται με την χάρη μίας μπαλαρίνας των Μπολσσί, αφού χάρη στο ζύγισμα της θα την κάνεις ό,τι θέλεις στο τιμόνι, ακόμη και στις πιο απαιτητικές συνθήκες κίνησης στην πόλη. Η ποιότητα κύλισης πολύ καλή, η συμπεριφορά της ως σύνολο ουδέτερη ή ακόμα και παιχνιδάρα – πανεύκολη στον χειρισμό και νιώθεις τα «πόδια» της να πατούν κάτω, όπως ακριβώς θέλεις. Φρενάρεις εξαιρετικά, με απόλυτη ασφάλεια – αυτά τα φρένα της Nissin πραγματικά εξαργυρώνουν το όνομα τους, από την πρώτη στιγμή. Οι τροχοί 19 και 17 ιντσών του πάνε «γάντι» - ενώ η χρήση Tubeless ελαστικών, μία ξεκάθαρη αναφορά τόσο σε περισσότερο ασφάλτινη χρήση, όσο και στην ηρεμία πνεύματος: όπου και να είσαι, το λάστιχο δεν θα σκάσει και δεν θα σε ωθήσει σε ανάγκη ξεμονταρίσματος.

Ρύθμισε την και ρυθμίσου – και έφυγες

Πάμε τώρα στον «ελέφαντα στο δωμάτιο» - Την πλήρως ρυθμιζόμενη ανάρτηση, το εργαλείο αυτό προσαρμογής του χαρακτήρα της Maverick 510X με το βαρύ όνομα της KYB. Μπράβο, αλήθεια μπράβο, που η Kove σου επιτρέπει να παίξεις με αυτή την βασικότατη παράμετρο ρύθμισης μίας μοτοσυκλέτας, όταν, σε ακριβότερα μοντέλα παρόμοιας φιλοσοφίας, ακόμη το ψάχνουμε. Μία πρώτη ρύθμιση είναι απαραίτητη στα μέτρα σου, όπου και θα δεις ότι τα ελατήρια του μπροστινού, είναι πιο σκληρά και το ελατήριο στο αμορτισέρ, αρκετά πιο μαλακό. Προφόρτιση, μπορείς να πειράξεις και για τα δύο, με το εύρος ρύθμισης πραγματικά τεράστιο, κάτι που θα φέρει χαμόγελα σε όσους θέλουν να την φορτώσουν με δεύτερο άτομο και αποσκευές για μεγαλύτερες αποστάσεις. Εγώ, μόλις την πήρα στα χέρια μου, σκλήρυνα αρκετά το πίσω και μαλάκωσα το μπροστά, φέρνοντας μία ισορροπία που έλειπε από το τελευταίο setup.

Και τότε ο χαρακτήρας της Maverick 510X έλαμψε. Να γιατί οι λάθος ρυθμίσεις, δημιουργούν εντυπώσεις που γιγαντώνονται – και τις οποίες πρέπει να αναγνωρίσεις και να προσπεράσεις. Με την ανάρτηση πιο «σωστή» για τα κιλά μου, η 510X έγινε ακόμη πιο απολαυστική και παιχνιδιάρικη και το εξαιρετικό της πλαίσιο ήρθε ακόμη πιο μπροστά. Και, εννοείται, βελτιώθηκε η συμπεριφορά της στις λακούβες των πόλεων: Τις απορροφά πολύ καλά και σε κρατά επιτυχώς άνετο/η.

Στον επαρχιακό και στις στρόφες, συμπεριφέρεται άψογα όσο κρατάς έναν ρυθμό – αν και εκεί θα σου λείψει αυτό το χαμηλομεσαίο «μπαμ» για το οποίο μιλήσαμε παραπάνω. Εκτιμά την φόρα, όχι τόσο την επιθετική



Μοιάζει να το
Επώνυμο περ
άριστο στ
πολύπλευρο χ
εξοπλισμό
προσελκύει τη



α έχει όλα:
αιφρεριακά,
τήσιμο,
αρακτήρα,
που σου
ην προσοχή



ΔΟΚΙΜΗ / Kove Maverick 510X

οδήγηση στο γκάζι. Traction Control δύσκολα θα ενεργοποιήσεις σε ασφαλτο, ειδικά όσο τα λάστιχα είναι ζεστά, ενώ η απουσία quickshifter μπορεί να συζητηθεί, αλλά δεν είναι και αποτρεπτικός παράγοντας.

Σε συνθήκες Εθνικής, το Maverick 510X έχει τις τυπικές ταχύτητες αυτοκινητόδρομου πανεύκολη υπόθεση. Η ανεμοκάλυψη της είναι καλή αλλά όχι ολοκληρωτική, ίσως κάτι που θέλεις να έχεις στο μυαλό σου για μεγαλύτερες αποστάσεις. Με κατανάλωση μεταξύ 4 και 5 λίτρων στα 100 χλμ, έχεις στην χειρότερη περίπτωση, αυτονομία της τάξης των 400 χιλιομέτρων που χαρακτηρίζεται θαυμάσια, άκρως ταξιδιωτική.

Μην διστάσεις να λερώσεις

Ας ξεκινήσουμε από το τι ΔΕΝ είναι η Maverick 510X στο χώμα. Δεν είναι η 800X. Δεν είναι μοτοσυκλέτα enduro και ούτε καν trail, είναι μία crossover αρκετά προετοιμασμένη και για χώμα. Αυτό σημαίνει ότι θα κάνει διελεύσεις και διασχίσεις, όπως επίσης και μεγαλύτερες σε διάρκεια διαδρομές εκτός δρόμου και εξερευνήσεις. Αυτά, μάλιστα – και θα τα ευχαριστηθείς κιόλας. Η Maverick γίνεται ευκολοδήγητη και στο χώμα, καθώς σε τοποθετεί άμεσα σε σωστή στάση σώματος, μόλις σηκωθείς όρθιος στα μαρσπιέ, και εκμεταλλεύεται πλήρως το αρτιότατο στήσιμο της. Πολύ σωστά σου επιτρέπει, να απενεργοποιήσεις τόσο το TCS μόνιμα, όσο και το ABS και για τους δύο τροχούς, όσο κινείσαι στο χώμα – και όσο αναλαμβάνεις την ευθύνη για οτιδήποτε προκύψει, φρενάροντας, να τα λέμε και αυτά.

Οι αναρτήσεις, αν δεν τις πειράξεις πολύ, είναι προς το μαλακό οπότε κάνουν την οδήγηση σου πιο εύκολη, αν έχεις μικρή εμπειρία στο χώμα. Το πολύ καλό ζύγισμα της 510X σε βοηθά πολύ σε πιο τεχνικά σημεία, ενώ βγάζοντας τα λάστιχα από τα μαρσπιέ αναβαθμίζεις το κράτημα και την σιγουριά σου. Ο κινητήρας, που δεν έχει ξεσπάσματα ισχύος, γίνεται σύμμαχος σου σε πιο επιφυλακτικές κινήσεις, ενώ πάντα έχεις την μανέτα συμπλέκτη για να πετύχεις τα πιο δύσκολα περάσματα που ίσως







συναντήσεις. Αν ξεθαρρέψεις, η Maverick θα σε ανταμείψει με ανάλογη ζηηράδα, όσο την έχεις υπό τον έλεγχο σου και θα σε κάνει να θέλεις να κάνεις κι άλλες, και μετά κι άλλες, κυριακάτικες χωματάδες. Απόλυτα επαρκείς κρίνονται, για αυτά τα επίπεδα ικανότητας, οι διαδρομές των αναρτήσεων, όπως η απόδοση των φρένων ιδίως όταν βγάλεις το ABS από την μέση. Ναι, μπορείς να την λερώσεις, αλλά στο τέλος της ημέρας, θα επιστρέψεις στην άσφαλτο και την ... καθαριότητα. Ούτως ή άλλως, αυτή είναι η αποστολή του Maverick 510X.

Χτυπά στο «δόξα Πατρί»

Μοιάζει να τα έχει όλα: Επώνυμο περιφερειακά, άριστο στήσιμο, πολύπλευρο χαρακτήρα, εξοπλισμό που σου προσελκύει την προσοχή. Σε μία προκλητικά προσιτή τιμή. Στην πράξη, η Kove Maverick 510X έχει την «μέση τιμή» σε ότι της ζητήσεις. Αυτό διαβάζεται και από την μία, και από την άλλη πλευρά. Από την μία, είναι μία μοτοσυκλέτα αξιοζήλευτα ικανή, που στα χρήματα της βρίσκεις ελάχιστες ανάλογα εξοπλισμένες και προσαρμόσιμες. Η Kove δεν αστειεύται. Από την άλλη, κάποιοι πιο απαιτητικοί και εριστικοί θα σταθούν ίσως, ακριβώς στο ότι της λείπει... λίγος χαρακτήρας. Λίγο «θόρυβος», λίγο «φωτιά». Δεν πειράζει, όμως. Για εκείνους, υπάρχει το 800X. Για τους άλλους, η Maverick 510X κοιτά στα μάτια τον ανταγωνισμό, λιγότερο ή περισσότερο επώνυμο, χωρίς να επιδέχεται αμφισβήτηση. Έχει όλες τις απαντήσεις – δεν θα κλώσει μπροστά στις ερωτήσεις. Και αυτό λέγεται αυτοπεποίθηση.