

Νέα off road δεδομένα!

Του Τάκη Μανιάτη
Φωτογραφίες: Βασίλης Κωστάκος



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

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 χωμάτινη 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 230-240x.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 130-140x.α.ω., και ανοίξεις το γκάζι στο τέρμα, πετάγεσαι στα 200x.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.

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

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 200x.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 50x.α.ω. ή έξω από αυτήν με 100 και 150x.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 ασφαλτο, 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 στροφές, 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...