

SWM Hoku 125

του Αλέξανδρου Λαμπράκη | φωτό: Γιώργος Νιαουνάκης



Hokus Pocus

Με το Hoku 125 η SWM έκανε κάποιο μαγικό ξόρκι γιατί παρότι κατασκευάζεται στην Ιταλία, καταφέρνει να κρατήσει χαμηλή τιμή χωρίς όμως θυσίες σε ποιοτικά χαρακτηριστικά, τόσο σχεδιαστικά όσο και σε οδηγική συμπεριφορά



Μπορεί η νομοθεσία να ψαλιδίζει την απόδοση, θέτοντας ως ανώτατο όριο τους 15 ίππους, όμως αυτό δεν σημαίνει ότι μία μοτοσυκλέτα της μικρής κατηγορίας δεν μπορεί να είναι όμορφη και με προσεγγισμένη οδηγική συμπεριφορά. Αυτή η σκέψη φαίνεται ότι κρύβεται πίσω από τη νέα δημιουργία της SWM, καθώς από το Hoku 125 δεν λείπει η προσοχή στη λεπτομέρεια που διατρέχει όλη τη μοτοσυκλέτα και υποσχεται υψηλή ποιότητα κύλισης. Μικρές πιναλίδες, όπως οι κυρτές βαλβίδες στις ζάντες που επιτρέπουν την εύκολη πλήρωση των ελαστικών και το όμορφο τελικό που θυμίζει aftermarket προσθήκη εμφανισιακά, συμπληρώνουν τη γενικότερη ποιοτική εικόνα. Τα πλαστικά της μοτοσυκλέτας βρίσκονται πάνω από τον μέσο όρο της κατηγορίας, με στιβαρή συναρμογή που δεν επιτρέπει συντονισμούς. Η επιθετική σχεδίαση σε προδιαθέτει για τους σκοπούς του Hoku 125, έχοντας ως στόχο να συναρπάσει με την εξωτερική εμφάνιση πρωτίστως

τους νεαρούς αναβάτες που αναζητούν την πρώτη τους μοτοσυκλέτα, αλλά δεν αρκούνται σε ένα παπύ ή κάποιο σκούτερ. Αντιθέτως, θέλουν να γεμίσουν το σακίδιο του μοτοσυκλετιστικού τους ταξιδιού με εμπειρίες και εικόνες, θέτοντας γερές βάσεις για το μέλλον.

Κάτι μου θυμίζεις...

Αντικρίζοντας το Hoku 125 ειδικά στον πορτοκαλί χρωματισμό, μας έφερε έντονα στο μυαλό το 125 Duke της KTM, προηγούμενης γενιάς, αφήνοντας υπόνοιες για τον χαρακτήρα του. Ο τετράχρονος, υγρόψυκτος μονοκύλινδρος κινητήρας 125 κυβικών με 2 ΕΕΚ και 4 βαλβίδες έχει υψηλή συμπίεση 13:1 αποδίδοντας 15 ίππους και τοποθετώντας το Hoku 125 στα ανώτατα όρια της Α1 κατηγορίας. Οι υπερτετράγωνες διαστάσεις του εμβόλου με 58 χιλ. διάμετρο και 47,2 χιλ. διαδρομής έχουν τον δικό τους αντίκτυπο, καθώς για να ξεκινήσεις από τα φανάρια θα πρέπει να πατινάρεις τον συμπλέκτη μέχρι και τις 4.000 στροφές, ενώ για να κινηθείς σβέλτα θα χρειαστεί να φλερτάρεις με το όριο περιστροφής, με αηλιάδες στον κόφτη. Ο ψεκασμός δεν εμφανίζει κομπιάσματα και μπερδέματα πουθενά, ενώ ελάχιστοι κραδασμοί κάνουν την εμφάνισή τους λίγο πριν το κόκκινο, χωρίς να γίνονται ενοχλητικοί. Το κιβώτιο έξι σχέσεων επιτρέπει τη διατήρηση υψηλών ταχυτήτων, με το Hoku 125 να κρατά ταχύτητες 90 – 110 χ.α.ω. στο κοντέρ, ενώ μπορεί να δεις μέχρι και 126 χ.α.ω. τελικής (με ελαφρά κατωφέρεια)! Καλές επιδόσεις για τα δεδομένα της κατηγορίας κυβισμού του, που θα σου επιτρέψουν να βγεις και λίγο πιο έξω από τα όρια της πόλης με ασφάλεια. Έρχονται όμως με τίμημα την κάπως αυξημένη καταπόληση για τα δεδομένα της κατηγορίας. Σύμμαχος στην καθημερινή μετακίνηση είναι τα πολύ καλά φρένα, τα οποία μπορούν με άνεση να σταματήσουν τα 152 πραγματικά κιλά του. Η μανέτα του μπροστινού φρένου δεν έχει έντονο αρχικό δάγκωμα, που ίσως θα τρόμαζε τον άπειρο αναβάτη, όμως η δύναμη επαρκεί για άμεση ακινητοποίηση, με τον δίσκο των 300 χιλ. να συνεργάζεται με δαγκάνα δύο εμβόλων μπροστά. Το δικάναλο ABS, που δεν απενεργοποιείται, δεν γίνεται αντιληπτό εύκολα και σε κάθε περίπτωση δεν αποτράπηκε, ούτε μεγαλώνει την απόσταση φρεναρίσματος σε συνθήκες μειωμένης πρόσφυσης. Αμυδρή είναι και η ανάδραση σε μανέτα και πεντάλι. Σε αυτό βέβαια συμβάλλουν και τα εξαιρετικά

ελαστικά πρώτης τοποθέτησης Michelin Pilot Street, με διαστάσεις 110/70-17 και 140/60-17 πίσω, που βρίσκουν πρόσφυση ακόμα και σε κακό οδόστρωμα. Ευχάριστη έκπληξη, καθώς δεν συνθίχεται σε μοτοσυκλέτες αυτής της κατηγορίας κυβισμού και τιμής.

Ευχαρίστηση και ευρηστικότητα σε ισόποσες δόσεις

Η υψηλόστροφη φύση του κινητήρα, που χάρη στα λίγα κυβικά σου επιτρέπει να βρίσκεσαι παντού και πάντα με τέρμα ανοικτό το γκάζι, σε κάνει να νιώθεις ταχύτατος μέσα στην πόλη. Το ασάβηλο σωληνωτό χωροδικτύωμα με το αφαιρούμενο υποπλάσιο, συνεργάζεται άψογα με τις αναρτήσεις της KAYABA, βοηθώντας σε να κρατήσεις τη φόρα σου στην είσοδο της στροφής, κάτι που συνεπικουρείται από το εξαιρετικό ζύγισμα της μοτοσυκλέτας. Το μη ρυθμιζόμενο ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι μπροστά και το μονό αμορτισέρ με ρύθμιση της προφόρτισης πίσω, είναι κατάλλη-

λα ρυθμιζόμενα από το εργοστάσιο για διττό ρόλο: γρήγορη είσοδο στις στροφές, χωρίς όμως να σου σπάει η μέση κάθε φορά που περνάς από κάποια ανωμαλία ή θλακούβα, με τις αποσβέσεις να είναι ρυθμισμένες με γνώμονα την άνεση. Πλησιάζοντας στα όρια του ελαστικού, το πίσω αμορτισέρ είναι αυτό που θα σε ενημερώσει πρώτο με μικρά γλιστρήματα του πίσω τροχού. Το Hoku 125 θα μπορούσε με σχετική ευκολία, για τα δεδομένα του κυβισμού του, να κουβαλήσει δύο μεγαλύτερα άτομα στις σέδες του. Αυτή του αναβάτη είναι αρκετά ευρύχωρη,

αλλά με σκληρό αφρώδες, το οποίο θα ενοχλήσει τα μαλακά σου μόρια στην πολύωρη παραμονή – αν δεν είσαι 18-20 χρονών. Τα πράγματα είναι πιο δύσκολα για το τμήμα του συνεπιβάτη, που είναι πιο στενό και μικρό, ενώ μαζί με το σκληρό αφρώδες έχουμε και διαφορετικό κάλυμμα, το οποίο γλιστράει. Η απουσία χειρολαβών στερεί ακόμη περισσότερους πόντους από την άνεση, αναγκάζοντας τον συνεπιβάτη να πιαστεί από τον αναβάτη. Η μεγάλη έγχρωμη TFT οθόνη 7 ιντσών προσφέρει συνδεσιμότητα και μεγάλο όγκο πληροφορίας, που περιλα-



Ξεχωριστή σέλα δύο τμημάτων με σκληρό αφρώδες. Ιδιαίτερα μικρή η σέλα συνεπιβάτη



Πολύ όμορφο και προσεγγισμένο το τελικό που θυμίζει aftermarket, όχι όμως και στον ήχο

SWM Hoku 125



Δύο διαφορετικές απεικονίσεις με την πρώτη να προσπαθεί να δώσει τρισδιάστατη αίσθηση, κάνοντας όμως πιο δύσκολη την ανάγνωση των στροφών με μία γρήγορη ματιά



Ποιοτικοί διακόπτες που είναι και φωτιζόμενοι, όμως η περιήγηση στο μενού χρειάζεται χρόνο προσαρμογής. Η θέση της USB θύρας δεν την προστατεύει πλήρως από τα στοιχεία της φύσης

βάνει μέχρι και την πίεση των ελαστικών! Μικρό παράπονο για την ανακριβή ένδειξη στάθμης καυσίμου που εμφανίζει πάντα λιγότερη βενζίνη από αυτή που βρίσκεται στο ρεζερβουάρ των 13 λίτρων. Αν και μπορείς να ρυθμίσεις τη φωτεινότητα της, παρουσιάζει αντανάκλασεις στον κόντρα ήλιο, ακόμα και με την ρύθμιση στο 100%.

Μικρό σχολείο

Με τιμή στα 3.790€, το Hoku 125 προσφέρει πλούσιο βασικό εξοπλισμό, συνδυάζοντάς τον με την ενεργητική ασφάλεια και τη συμπεριφορά μίας κανονικής μοτοσυκλέτας, σε σχέση με ένα σκούτερ της ίδιας κατηγορίας. Η αλήθεια είναι ότι στην χώρα μας δεν υπάρχει μεγάλο αγοραστικό κοινό μοτοσυκλέτας στην συγκεκριμένη κατηγορία, καθώς οι περισσότεροι κάτοχοι διπλώματος A1 προτιμούν ένα παπί ή σκούτερ μέχρι να συμπληρώσουν το ηλικιακό όριο για το επόμενο στάδιο. Όσοι όμως επιλέξουν να ξεφύγουν από τον κανόνα, θα βρουν στο πρόσωπο του Hoku 125 ένα μικρό σχολείο που θα τους βοηθήσει στα πρώτα βήματα και θα τους βάσει στις σωστές ράγες για την επόμενη στάση του τριάντου, την A2 κατηγορία διπλωμάτων.

Τεχνικά Χαρακτηριστικά

Μετρήσεις



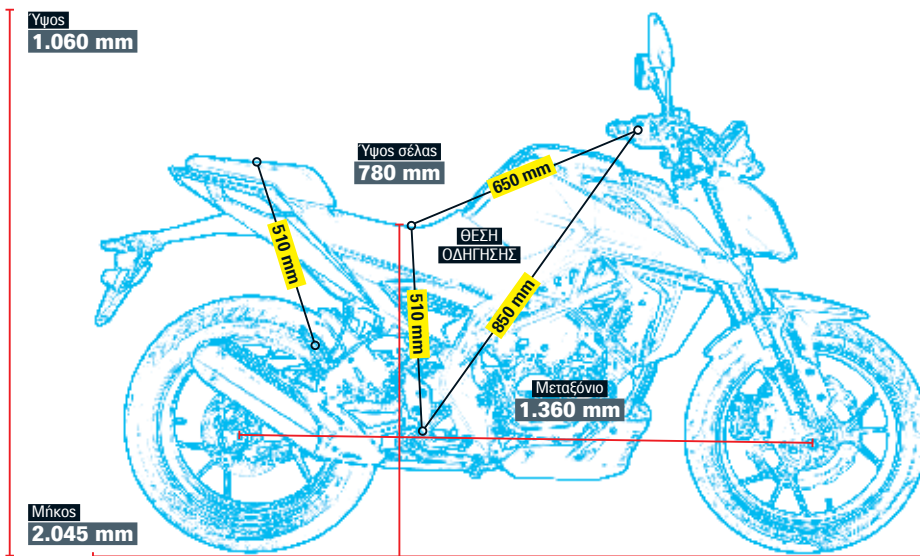
SWM Hoku 125

K-Motors South East Europe A.E.

€ 3.790

Εξοπλισμός αναβάτη

Κράνος: **HJC** Μπουφάν: **Nordcode**
Μπότες: **Nordcode**
Γάντια: **Nordcode** Μπότες: **Eleveit**



Μέτρηση Βάρους	Πίσω 50%	152,0 kg	χωρίς καύσιμο: 141,8 kg	Σφάλμα στοιχείων κατασκευαστή: +/-3,5%	Εμπρός 50%
-----------------------	----------	-----------------	-------------------------	---	------------

ΠΙΣΩ

ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Μονό αμορτισέρ KAYABA

Διαδρομή (mm): -

Ρυθμίσεις: Προφρόνιση ελατηρίου

ΤΡΟΧΟΣ

Ζάντα: 4.00 x 17" αλουμινένια χυτή με μπράτσα

Ελαστικό: 140/70-17 Michelin Pilot Street

ΦΡΕΝΟ

Δισκόφρενο, 220mm με δαγκάνα ενός εμβόλου και δικάναλο ABS

ΟΡΓΑΝΑ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Έγχρωμη TFT οθόνη 7 ιντσών με συνδεσιμότητα, 2 ξεχωριστές απεικονίσεις και ενδείξεις για στροφόμετρο, ταχύμετρο, 1 μερικό και 1 ολικό χιλιμετρικό, θερμοκρασία ψυκτικού υγρού, στάθμη καυσίμου, υπενθύμισης service, ρολόι, ενδεικτικές λυχνίες για φλας/αλάρι, μπαταρίας, πίεσης λαδιού, εγκεφάλου κινητήρα, πίεση ελαστικών, μεγάλη/μικρή σκάλα φωτών, full LED φώτα, θύρα φόρτισης USB

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος: Ατσάλινο, σωληνωτό

Πλάτος (mm): 770

Βάρος κατασκευαστή, κενή / γεμάτη (kg): 137/-

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος: Τετράχρονος, υγρόψυκτος, μονοκύλινδρος με 2EEK και 4 β/κ

Διάμετρος επί διαδρομή (mm): 58 x 47,2

Χωρητικότητα (cc): 125

Σχέση συμπιέσεως: 13,0:1

Ισχύς (HP/γρμ): 14,7/-

Ροπή (kg.m/γρμ): -/-

Ειδική ισχύς (HP/l): 117,6

Τροφοδοσία: Ψεκασμός

Σύστημα εξαγωγής: 1 σε 1

Σύστημα ρίπανσης: Ξηρό κάρτερ

Σύστημα εκκίνησης: Μίζα

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτες: Υγρός, πολυδίσκος με μηχανική λειτουργία

Προτεινόμενη μετάδοση / σχέση: Γρανάζια / -

Τεληική μετάδοση / σχέση: Αλυσίδα / -

ΕΜΠΡΟΣ

ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι KAYABA

Διαδρομή/Διάμετρος (mm): - / 41

Ρυθμίσεις: Καμία

ΤΡΟΧΟΣ

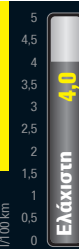
Ζάντα: 2.75 x 17" αλουμινένια χυτή με μπράτσα

Ελαστικό: 110/70-17 Michelin Pilot Street

ΦΡΕΝΟ

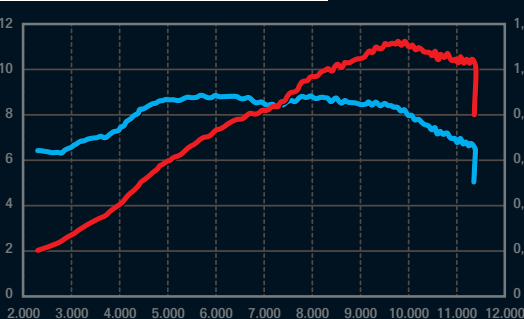
Δισκόφρενο, 300mm με δαγκάνα 2 εμβόλων και δικάναλο ABS

Κατανάλωση



Ρεζερβουάρ (l): **13,0** Ρεζέρβα (l): -

Δυναμομέτρηση



Αν και στην καμπύλη φαίνεται ότι ο κινητήρας έχει σκαμπανεβάσματα, στον δρόμο δεν αναλαμβάνονται κάτι τέτοια. Για να εκμεταλλευτείς όλη τη δύναμη του κινητήρα θα πρέπει να κινείσαι συνεχώς στις υψηλές στροφές, με τις τιμές της μέγιστης απόδοσης να τοποθετούν το Hoku 125 στον μέσο όρο για την κατηγορία του.

● Ισχύς (HP): **11,27 / 9.800**
● Ροπή (kg.m/rpm): **0,89 / 6.000**

MT TECHNOLOGY **DYNOJET 250**

Μόνος Χρήστος
Moto Technology

Κάρπου 22, Ν. Κόσμος, Αθήνα 116 31

▶ Τηλ.: 210 901 4394 ▶ info@mototechnology.gr

mototechnology.gr

Το **MOTO** γεμίζει με

EKO PREMIUM 98