



Test – SYM ADX 125 2023

Άλλη ματιά στο αστικό scooter

Του Απόστολου Μιστιλόγλου

Φωτογραφίες: Τάκης Μανιάτης

Πίσω από την προφανή σχεδιαστική προσκόλληση στην Adventure φρενίτιδα της εποχής, το SYM ADX απέδειξε ότι δεν είναι μόνο... για το θεαθήναι, όντας διασκεδαστικό και «εύκολο» ακόμα και σε χωμάτινα περάσματα.

Ναι, σας ακούμε ήδη. «Τι μας λες ρε μεγάλε, στο χώμα με scooter και μάλιστα 125 κυβικών;». Ακούμε και την άλλη ομάδα: «Όταν τα κάναμε εμείς αυτά με scooter, το Adventure σας ήταν άγνωστη λέξη». Οι μοτοσυκλετιστές είμαστε μια κάστα παθιασμένη και, πολλές φορές, όλο

αυτό το συναίσθημα δημιουργεί μια «ομίχλη» στην κρίση μας. Είναι αλήθεια ότι το **Adventure μικρόβιο, στον κόσμο του δίκυκλου, έχει εξελιχθεί σε πανδημία** και καμία κατηγορία δεν έχει γλιτώσει από την επέλαση. Ούτε καν τα **scooters 125 κυβικών**, που ακόμα και τώρα θεωρούνται αποκλειστικά «εργαλεία μετακίνησης», από μεγάλη μερίδα αναβατών. Κι όμως, αυτή η χωμάτινη εισβολή, είναι μια ευκαιρία των κατασκευαστών να σπάσουν το κατεστημένο, να τραβήξουν την προσοχή και να προσφέρουν ενδιαφέροντα μοντέλα. Μοντέλα που, στην τελική, **θα φέρουν περισσότερους ανθρώπους στο δίκυκλο** και θα τους κάνουν, να δοκιμάσουν πράγματα που θεωρούσαν ανέφικτα στο μυαλό τους.

«Σκληροπυρηνικό» look, αλλά παραμένει scooter. Με την καλή έννοια.

Οι φωτογραφίες μιλούν από μόνες τους για την εμφάνιση του **SYM ADX 125**, με την εταιρεία να μην έχει... παραλείψει απολύτως τίποτα στα απαραίτητα του κουστουμιού. Τεθλασμένες γραμμές ολούθε, στοχευμένα σημεία διάκοσμου, άγριο look που τραβά την προσοχή. Προσέξτε, για παράδειγμα, την έδραση της ζελατίνας πάνω σε ορατές βάσεις και όχι την ενσωμάτωση της στα «πλαστικά», που γενικά είναι κανόνας για τα scooters. Τα καλάμια στο πιρούνι εμπρός έχουν «φυσούνες». Φευ, ακόμα και μια υποψία «ρύγχους» υπάρχει στο μούτρο! Η συνολική σχεδίαση είναι έντονα δυναμική, διαφοροποιώντας το ADX από το «μέσο 125άρι scooter». Το **όμορφο γκριζο χρώμα** με ψήγματα γαλάζιου, ανάλογα με τον φωτισμό που δέχεται, μας φαίνεται **μακράν η πιο ενδιαφέρουσα επιλογή** μεταξύ των 3 που δίνει η SYM -τα άλλα δύο, είναι λευκό και μαύρο.

Off-road στην εμφάνιση αλλά όχι και στην εργονομία-πρακτικότητα, όπου το ADX 125 παραμένει scooter -αν και προσέξαμε σημεία στα οποία περιμέναμε κάτι καλύτερο. Στα ατου, η εργονομική συμβολή του **τιμονιού τύπου μοτοσυκλέτας**, που σε κρατά άνετο προσφέροντας υψηλότερο επίπεδο ελέγχου, όπως και η σχετικά άνετη σέλα για αναβάτη και συνεπιβάτη. Περιθώρια βελτίωσης υπάρχουν στον χώρο κάτω από την σέλα, που χωρά μεν κράνος, αλλά αποκλειστικά jet και μάλιστα «κοφτό» -σαν αυτό που φοράω στις φωτογραφίες. Εξαιρουμένου του κράνους, βέβαια, τα αντικείμενα που θα φιλοξενήσετε κάτω από την σέλα είναι μπόλικα. «Μια χαρά» είναι και το ντουλαπάκι στο αριστερό μέρος της ποδιάς. Παροχή ρεύματος υπάρχει στην δεξιά πλευρά, δίπλα από τον κεντρικό διακόπτη, κάνοντας πιο εύκολη την τροφοδοσία συσκευών που βρίσκονται σε βάση τιμονιού.



Ευπρόσδεκτα τεχνολογικά καλούδια

Το ADX 125 φέρει **ABS δύο καναλιών**, στα φρένα του, ανεβάζοντας τον πήχη της προσφερόμενης ασφάλειας σε ένα σημείο που θα έπρεπε να είναι πλέον προαπαιτούμενο. Καλό και το CBS, αλλά το ABS είναι πολλά σκαλιά παραπάνω... Η [SYM](#) έχει εξοπλίσει το μοντέλο και με **Traction Control**, το οποίο μπορεί να μην χρειάζεται στην πλειοψηφία των περιπτώσεων (δεν βάζεις και φωτιά στην ασφαλτο με 125 κυβικά), αλλά τουλάχιστον υπάρχει για κάποια πραγματικά κακή/ατυχή συγκυρία, να σε προστατέψει. Μπορεί μάλιστα να απενεργοποιηθεί αν το θέλεις.

Στα άλλα καλά; **Σύστημα start-stop** για τα φανάρια, που σου γλιτώνει ακόμα περισσότερη βενζίνη, ενώ το ADX 125 ήδη καίει... αέρα. Πέρα από την **κατανάλωση στα 2,5-2,6 λίτρα** ανά 100 χιλιόμετρα, που μετρήσαμε, έχεις στην διάθεση σου και **15 λίτρα τεπόζιτο (!!!)**. Χωρητικότητα κατά περιπτώσεις **υπερδιπλάσια από τα μοντέλα του ανταγωνισμού**. Πόσα χιλιόμετρα βγαίνει η αυτονομία λοιπόν; Κάντε μια απλή πράξη: Πάνω από 550 χιλιόμετρα με ένα γέμισμα. Απλά ουάου.



Το **keyless** σύστημα εκκίνησης είναι σωστά εκτελεσμένο -ήτοι, δεν χρειάζεσαι κλειδί για να ανοίξεις π.χ. το τεπόζιτο καυσίμου, όπως συμβαίνει σε άλλα και ημιτελή, η αλήθεια είναι, συστήματα. Η πλήρωση γίνεται από το κεντρικό πάτωμα και, γύρω από την τάπα του καυσίμου, υπάρχει και αρκετός χώρος για επιπλέον αντικείμενα, π.χ. κλειδιά ή κάτι ανάλογο. Αυτό που θα θέλαμε είναι να ρυθμιστεί το επίμονο «μπιπ-μπιπ» του συστήματος Keyless, όταν πλησιάζεις και απομακρύνεσαι από το μοντέλο, καθώς δεν προσθέτει ιδιαίτερα σε ευκολία, αλλά κατά περιπτώσεις ενοχλεί.



Τα όργανα είναι πλήρως ψηφιακά, με μία **οθόνη TFT** να απεικονίζει το σύνολο των ενδείξεων. Η διάταξη της είναι «καθαρή» και ευανάγνωστη, ενώ αλλάζει αυτόματα φωτεινότητα/χρώμα ανάλογα με τον περιβάλλοντα φωτισμό.

Αξιόλογο στους τομείς που μετράνε

Βασική αρετή που καταλαβαίνεις από τα πρώτα χιλιόμετρα με το **ADX 125**, είναι το **πόσο ευκολοδήγητο είναι**, πραγματικά σε όλες τις συνθήκες. Κατηγορίας «φτερού» στο βάρος, με πολύ καλό ζύγισμα και ευθύτητα ανταπόκρισης στους χειρισμούς, το ADX είναι ένα «point-and-shoot» εργαλείο: Κοιτάς, στοχεύεις, πάει. Χαράς ευαγγέλια για το περιβάλλον της πόλης, όπου η ευελιξία είναι το κύριο ζητούμενο. Φυσικά αυτή η συμπεριφορά, είναι εν μέρει αναμενόμενη χάρη στους τροχούς 13 ιντσών εμπρός και πίσω.

Όπως φαίνεται και στις φωτογραφίες μας, ένα άτομο «μέσου όρου» διάπλασης όπως ο υπογράφων, βολεύεται άνετα στο εργονομικό τρίγωνο, με μόνη σημείωση «με κόκκινο», τον λίγο λιγότερο από τον ιδανικό χώρο για τα πόδια, στα «μαρσπιέ». Το τιμόνι δεν είναι πολύ χαμηλά και αυτό θα βολέψει και τους ψηλότερους. Η ορατότητα γύρω από την θέση οδήγησης, απλά ανεμπόδιστη από οτιδήποτε. Εν κινήσει, οι επιδόσεις του 125άρη κινητήρα υψηλής τεχνολογίας δεν προσφέρουν το κάτι παραπάνω, αλλά σε καμία περίπτωση δεν σε

αφήνουν παραπονεμέν@. Το ADX κινείται σε προβλέψιμο ρυθμό που δεν τρομάζει, αρκετά ζωνρό και ευχάριστο, με απουσία ενοχλητικών κραδασμών από το μοτέρ. Το Start Stop θα μπορούσε να αντιδρά πιο γρήγορα στο αρχικό άνοιγμα του γκαζιού, ουσιαστικά το μόνο «παράπονο» μας από το μοτέρ -φυσικά, με τον αντίστοιχο διακόπτη, το Start-Stop μπορεί να απενεργοποιηθεί πλήρως. Η τελική ταχύτητα του μοντέλου μπορεί να φτάσει τα 110 χλμ/ώρα με σχετική άνεση, με πίεση στην κατηφόρα της Κατεχάκη προς Μεσογείων, είδαμε και 125 χλμ/ώρα με το ADX 125 να «λυσσάει» πρωινιάτικα, χαρίζοντας χαμόγελο.



Η ανάρτηση A.L.E.H. μονού αμορτισέρ στο πίσω μέρος, παίζει ρόλο-κλειδί στην συμπεριφορά του μοντέλου, αναβαθμίζοντας και την άνεση και την σταθερότητα, σε σχέση με μία συμβατική λύση 2 αμορτισέρ. Θα μας πείτε, γιατί δεν το βλέπουμε σε περισσότερα σκούτερ; Διότι πέρα από το αυξημένο κόστος, το Monoshock «κόβει» χώρους κάτω από την σέλα, για να χωρέσει το μεγάλο αμορτισέρ. Δύσκολο το δίλημμα, και η κατεύθυνση υπέρ της άνεσης/πρακτικότητας, κατανοητή για την κατηγορία. Το πιρούνι αξιολογείται ως αισθητά πιο «μαλακό» σε σχέση με το αμορτισέρ, κλέβοντας κάτι από την αίσθηση αλλά αντιμετωπίζοντας καλά τις... εισερχόμενες κακοτεχνίες. Συνολικά, η ανάρτηση του ADX μας άφησε με καλές γενικά εντυπώσεις, μόνο σε πολύ έντονες λακούβες/σαμαράκια θα οδηγηθούν στα όρια τους, πάντα τηρουμένων των αναλογιών της κατηγορίας.

Τα Full LED «λευκά» φώτα κάνουν καλά την δουλειά τους στο σκοτάδι, όπως και τα LED φλας με την χαρακτηριστική λαμπρότητα της φωτοδιόδου, που τα κάνει ορατά από πολύ μακριά. Τα **φρένα** του ADX 125 μας άφησαν πολύ καλές εντυπώσεις. Σε απόκριση στις μανέτες, είναι ένα από τα ταχύτερα συστήματα που έχουμε δοκιμάσει – **ελάχιστα χιλιοστά και οι δύο δίσκοι «ακούνε» αμέσως**. Σε θέμα δύναμης, έχουν πολλή και μην φοβηθείτε να «στύψετε» τις μανέτες, για να την βγάλετε όλη. Σε αναβάτες που δεν έχουν συνηθίσει τέτοια απόκριση, ίσως φανεί λίγο έντονη, μέχρι να την συνηθίσετε και να... φρενάρετε με την σκέψη.

Να κλείσω, με την σύντομη αλλά άκρως διασκεδαστική εμπειρία μου με το ADX, σε χωμάτινα κομμάτια, όπου το μοντέλο κατάφερε να με κάνει να αφήσω στην άκρη, την αρχική δυσπιστία μου. Ναι, δεν είναι... καθαρόαιμο, έχει μικρούς τροχούς, κοντές αναρτήσεις και όχι και την μεγαλύτερη απόσταση από το έδαφος... Όμως έχει άλλους άσους στο μανίκι: Τα ελαστικά με έντονη χάραξη, που βρίσκουν πιο εύκολα πρόσφυση σε χωμάτινα κομμάτια. Το ελάχιστο βάρος του και το πολύ καλό ζύγισμα του, που δεν σε τρομάζουν και σε «ξεκλειδώνουν». Την «λογική» ισχύ του κινητήρα και την συμβολή του Traction, αν φοβάσαι την ανεπιθύμητη ολίσθηση του πίσω τροχού. Με λίγα λόγια; Θα πάει σε αρκετά σημεία, και εσύ θα το χαρείς παίζοντας. Δεν απευθύνεται σε... εξερευνητές και χεράδες του είδους (αυτό έλειπε...), αλλά **θα σου ανοίξει κι άλλες διαστάσεις βόλτας**. Που ξέρεις κιόλας -**μπορεί να σε κάνει να θέλεις να μάθεις «χώμα»**. Και τι καλύτερο από αυτό: Ένα εύκολο δίκυκλο, που θα σε μυήσει στα πρώτα σου ερεθίσματα και θα σε οδηγήσει να αναζητήσεις τα επόμενα.



Επιλογή με την δική της προσωπικότητα

Οι οψιόν που έχουν οι αναβάτες που ψάχνουν scooter, στα 125 κυβικά, είναι πάρα πολλές. Το SYM ADX 125 καταφέρνει να κάνει την παρουσία του αισθητή, διαφέροντας τόσο σε εμφάνιση, όσο και σε δυνατότητες θα λέγαμε, σε έναν βαθμό. Η τιμή του δεν το κατατάσσει στις πιο προσιτές επιλογές της κατηγορίας, αλλά ο εξοπλισμός του και η υψηλή ποιότητα κατασκευής του (τομέας που η SYM βελτιώνει σταθερά εδώ και χρόνια), αποτελούν την ανταπάντηση της εταιρείας. Πάντως, σε μία αγορά στην οποία η «αίσθηση ταυτότητας» είναι παράγοντας αυξανόμενης σημασίας για τον πελάτη, το ADX 125 μπορεί να πετύχει, όχι μόνο στην πρώτη επαφή, αλλά και σε όλες τις υπόλοιπες. Και μην ξεχνάμε, την δυνατότητα του ADX 125 να οδηγηθεί και με δίπλωμα αυτοκινήτου, με βάση τις νέες προϋποθέσεις της νομοθεσίας.

