

# SYM ADX 125

## Δοκιμή: Ένα Adventure για την πόλη

Ανεβαίνοντας στο επόμενο επίπεδο

Κυβισμός: 124,6 cc \* Ιπποδύναμη: 12,3 ίπποι, στις 7.500 rpm \* Τελική: 108 km/h (πραγματική) \* Βάρος: 153 Kg (γεμάτο) \* Τιμή: 3.595 ευρώ

Τι πήγε και έκανε η SYM; Πήρε την πιο δημοφιλή και “χρήσιμη” κατηγορία σκούτερ πόλης, τα Mini GT, και τα έντυσε με κομψά ρούχα Adventure, δημιουργώντας ένα όμορφο και πρακτικό σκούτερ μόλις 125 κυβικών που ξεχωρίζει. Το SYM ADX 125 είναι εδώ και μπαίνει με προοπτικές σε μια κατηγορία “φωτιά”.

Κείμενο: Βασίλης Αντζουλάτος, Φωτογραφίες: Θοδωής Ερμήλιος

Το να ακολουθείς τις τάσεις των αγορών είναι υποχρεωτικό αν θέλεις να παραμένεις εντός του ανταγωνισμού, το να δημιουργείς όμως ένα σκούτερ του οποίου η σχεδίαση ξεχωρίζει σε τέτοιο βαθμό όπως αυτή του SYM ADX 125, είναι ένα άξιο έργο, που το αγοραστικό κοινό αναμφίβολα θα ανταμείψει.



Το ADX περπατάει στον δρόμο των adventure σκούτερ – της πιο πρόσφατης εκδοχής τους τουλάχιστον, γιατί όπως έχουμε αναλύσει στο Scooternet, **υπήρχαν και στο παρελθόν** – που χάραξε αρχικά το Honda X-ADV 750, κι έπειτα το Honda ADV 150/160, για αγορές εκτός Ευρώπης, για να ακολουθήσει το ADV350.

Έπειτα ήρθαν κι άλλες μάρκες που επένδυσαν σε αυτή τη νέα κατηγορία και επέλεξαν να συμπεριλάβουν μοντέλα με **αυτό το ιδιαίτερο στυλ** στη γκάμα τους.



Τα Adventure έφεραν μια φρεσκάδα στο χώρο, έστω και σχεδιαστική, γιατί να είστε σίγουροι πως ελάχιστοι ιδιοκτήτες **θα οδηγήσουν τα σκούτερ τους στο χώμα...** παρά μόνο εάν χρειαστεί.

Η δυναμικότητα της εμφάνισης του SYM ADX 125 περνάει μέσα από τις επιθετικές γραμμές που έχουν ως συνήθως **οι κατασκευές off road με τις αιχμές και τις γωνίες**, οι οποίες σε συνδυασμό με τις compact των Mini GT πόλης προσφέρουν αίσθηση στιβαρότητας και με αυτό τον τρόπο αναδεικνύεται **η περιπετειώδης αισθητική προσέγγιση** που επιθυμούσε η SYM.



Κοιτάζοντας προσεκτικά το κάθε τμήμα (ποδιά, καπάκια, “μούτρο”, κ.λπ.) που διαμορφώνουν το ADX, ανιχνεύουμε επιρροές από διάφορα ήδη υπάρχοντα μοντέλα της αγοράς, αλλά αυτό που μετράει τελικά είναι ότι στο σύνολό τους **όλα δένουν περίφημα.**

Το μπροστινό φτερό, για παράδειγμα, επεκτείνεται έντονα προς τα μπροστά, αλλά είναι τόσο περίτεχνα κομμένα τα πλάγιά του, που βγάζει μια επιθετικότητα, ενώ συγχρόνως κρατάει μια παραλληλία με **το μικρό Adventur-άδικο μικρό ρύγχος** που βρίσκεται κάτω από τους κομψούς σφηνοειδείς προβολείς.



Η κοντή-στενή ζελατίνα πάνω από τους προβολείς **θυμίζει ασπίδα πολεμιστή**, ενώ λίγο πιο κάτω τα κοψίματα στα πλαϊνά καπάκια με τις “τυφλές” εισαγωγές/αεραγωγούς παραπέμπουν σε σπορ αυτοκίνητα.

Το ψηλό τούνελ συμβάλλει **στην αίσθηση του “μυώδους”** που αποσκοπεί ο σχεδιαστής του ADX, ενώ μια λεπτομέρεια που σε κερδίζει με την καλαισθησία της είναι το σχήμα των πλαϊνών καπακιών που συνδέονται αριστοτεχνικά με τη χειρολαβή της ουράς.





Ακόμα και τα ανάγλυφα σήματα που βρίσκονται στα πλαϊνά της σέλας δίνουν μία νότα ενός **σκληροτράχηλου δίτροχου**, όπως ακριβώς και οι φυσούνες στο πιρούνι με το ανάποδο νύχι, αλλά και τα διπλής χρήσης ελαστικά της Kenda με τη βαθιά χάραξη.

Εν κατακλείδει, το SYM ADX 125 κερδίζει τον τίτλο **ενός από τα ομορφότερα και εντυπωσιακότερα 125άρια των τελευταίων ετών**, καθώς η ταϊβανέζικη εταιρία πετυχαίνει τον στόχο της με την πρώτη: ένα “άριστο” αισθητικά Adventure Scooter που σκοπό έχει να καλύπτει και την αστική χρήση με όλες τις πρακτικές πτυχές του.



Η ιστορία SYM ADX 125 όμως δεν τελειώνει στην εμφάνιση, αφού μιλάμε για ένα από τα πιο καλά εξοπλισμένα σκούτερ της αγοράς, ενώ παράλληλα διαθέτει πολύ καλή ποιότητα κατασκευής. **Το ADX πηγαίνει το θέμα ποιότητα και συναρμογή πλαστικών τμημάτων (χωρίς να εκτινάσσεται η τιμή) ένα επίπεδο πάνω, όπως ακριβώς κάνει και στον τομέα του φινιρίσματος.**

Το ADX διαθέτει όλα τα καλούδια της κατηγορίας, από LED, Keyless, μέχρι Traction control, έγχρωμη οθόνη TFT και εξελιγμένο κινητήρα με Start and Stop!

### **Στο Δρόμο**

Περνώντας το πόδι, όχι σαν σκούτερ μέσα από το πάτωμα, αλλά πάνω από την ουρά όπως στις μοτοσυκλέτες, λόγω ύπαρξης τούνελ, **κάθεται στην άνετη “τριγωνική σέλα”** που απέχει μια λογική απόσταση από το έδαφος στα 810 mm. Η σέλα λεπταίνει στο μπροστινό της μέρος, διευκολύνοντας τα πόδια να πατήσουν πιο άμεσα στη γη.



Η όρθια θέση οδήγησης και ειδικά η θέση των χεριών μπορεί να ρυθμιστεί, αφού το 125 διαθέτει **μοτοσυκλετιστικό ψηλό σωληνωτό τιμόνι** με καβαλέτα. Είναι πολύ ανακουφιστικό – πρόβλημα στα σκούτερ – το γεγονός ότι μπορεί να ρυθμιστεί και το ύψος των μανετών με δυο μικρές βίδες.

Η σέλα είναι αρκετά μεγάλη, “τριγωνική” και **άνετη για αναβάτη** και λίγο καλύτερη για τον συνεπιβάτη, που έχει στη διάθεσή του μεγάλα αλουμινένια, αναδιπλούμενα μαρσπιέ για τα πόδια του, αλλά και καλές, μεγάλες χειρολαβές στην ουρά.





Αμέσως αυτό που παρατηρείς είναι το λίγο παραπάνω βάρος της κατασκευής (δεν είναι 130, αλλά 150 κιλά) και **το καλό κόψιμο του τιμονιού**, όπως και το πολύ όμορφο όργανο (οθόνη), την συνολική τακτοποίηση των εξαρτημάτων που βρίσκονται μπροστά σου και το βαθύ βολικό ντουλαπάκι, μέσα στο οποίο μπορείς να ρίχνεις διάφορα μικροαντικείμενα, **από κινητό π.χ. μέχρι μπουκαλάκι νερού**.

Ο ανεφοδιασμός βενζίνης γίνεται εύκολα από την περιοχή του τούνελ (απ' όπου περνούν από κάτω σωλήνες του πλαισίου που **το κάνουν πιο άκαμπτο σε σύγκριση με τα σκούτερ που έχουν επίπεδο πάτωμα, για παράδειγμα**) το οποίο μπορεί να είναι αρκετά φαρδύ, αλλά δεν έχει στερήσει πλάτος από τα μαρσπιέ. Είναι ένα συχνό παράπονο που εκφράζουμε σε άλλα σκούτερ, που “ξεχνούν” το πλάτος και το μήκος των μαρσπιέ του αναβάτη, προσπαθώντας να “χτίσουν” ένα σωστό τούνελ.



Ο κινητήρας του SYM ADX 125 ξεκινάει αθόρυβα (χωρίς θόρυβο μίζας... αφού δεν υπάρχει) λόγω του συστήματος “Start/Stop” που στην περίπτωση μας ονομάζεται ZRSGS (Zero-Resistance Starter & Generator system).

Ο θόρυβος που εκπέμπει ο τεχνολογικά εξελιγμένος τετράχρονος μονοκύλινδρος κινητήρας με έναν εκκεντροφόρο και τέσσερις βαλβίδες είναι χαμηλός, με την απόδοσή του να ανακοινώνεται στους **12,3 ίππους, στις 7.500 rpm** και η μέγιστη ροπή 11,5 Nm στις 6.000 rpm.



Το Start & Stop (αυτόματης διακοπής και εκκίνησης), **μειώνει ελαφρώς την κατανάλωση**, “ξεκουράζει” τον κινητήρα στα φανάρια και δεν μολύνει χωρίς λόγο την ατμόσφαιρα.

Η κατανάλωση που ανακοινώνεται είναι τα 2,6 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα, εμείς είδαμε κοντά στα 3,0 λίτρα στα 100 χλμ, κάτι όμως που **σε συνδυασμό με το ρεζερβουάρ-έκπληξη – αφού χωράει 15 λίτρα!** – προσφέρει θεωρητικά αυτονομία άνω των 500 χιλιομέτρων !



Η απόκριση στο άνοιγμα του γκαζιού είναι ήπια, αφού η απόδοση είναι πολύ γραμμική, λόγω του ότι οι μηχανικοί της SYM έχουν επιλέξει να εφοδιάσουν το ADX με “μακριά” μετάδοση. Ο κινητήρας δουλεύει ψηλά μονίμως στις 6.000-7.000 rpm, ενώ το σκούτερ τραβάει περισσότερο από τα 30 km/h περίπου και πάνω.

Το καλό εδώ είναι πως παρότι ο κινητήρας δεν είναι των 15 ίππων όπως σε άλλα 125άρια, αλλά των 12,3 (όπως το PCX δηλαδή), το σκούτερ είναι αρκετά γρήγορο χωρίς εμφανές μειονέκτημα στις “μάχες των πόλεων”.



Το καλό είναι πως αποδίδει με απόκριση και δύναμη στα 50-70 km/h, ενώ σε παρατεταμένη επίπεδη ευθεία το κοντέρ πλησίασε τα 120 km/h που είναι 108 km/h πραγματικά, αποδεικνύοντας πως έχει γίνει δουλειά και με τη μείωση των εσωτερικών τριβών του κινητήρα, ο οποίος “φοράει” το ψυγείο οριζόντια τοποθετημένο στο άκρο του στροφάλου, στη δεξιά πλευρά.



Μέσα στην πόλη τώρα: το τιμόνι που κόβει πολύ και το καλό ζύγισμα της κατασκευής με τις καλές αναρτήσεις (όπως θα δούμε παρακάτω) **αλλά και το σύστημα της SYM που δεν επιτρέπει την ανύψωση της ουράς** στο άνοιγμα του γκαζιού, φτιάχνουν ένα πολύ ευχάριστο και εύχρηστο σκούτερ που τα καταφέρνει παντού.

Δύο παρατηρήσεις εδώ: για να πάρει μπροστά ο κινητήρας καθώς είναι σβηστός σε στάση, το γκριπ του γκαζιού θέλει λίγο παραπάνω γύρισμα (καλό στοιχείο για τους αρχάριους) και δεύτερον ο κινητήρας **δεν ζεσταίνεται εύκολα, ακόμα και σε “κακό” μποτιλιάρισμα** με πολλές στάσεις.

Μην ξεχάσουμε να πούμε πως το Start/Stop **μπορεί να ακυρωθεί** από διακόπτη στα δεξιά του τιμονιού.



Αξίζει επίσης να τονιστεί πως η οθόνη TFT των 5 ιντσών, διαθέτει τρεις διαφορετικές απεικονίσεις με σκούρο ή ανοιχτό φόντο, άρα **έχουμε διαφορετικά χρώματα για ημέρα ή νύχτα**, ένα στοιχείο που επισημαίνει το γενικό πνεύμα της νεωτερικότητας που διέπει το ADX.

Εκτός από το προαναφερθέν Start/Stop, μπορεί να αποσυνδεθεί και το **traction control (TCS)**, ενώ το σκούτερ διαθέτει δικάναλο ABS της Continental, **εκκίνηση χωρίς κλειδί, το κεντρικό σταντ**, φόρτιση USB και φώτα LED τόσο μπροστά όσο και πίσω, αλλά και εργοστασιακό συναγερμό...



Το γρήγορο τιμόνι του **SYM ADX 125** προσφέρει **ταχύτατη** αλλαγή κατεύθυνσης κάτι που σε συνδυασμό με το σωστά-μαλακό πιρούνι και την εξαιρετική (με οριζόντιο μονό αμορτισέρ) οπίσθια ανάρτηση δημιουργούν ένα πολύ σύνολο που το θαυμάζεις, ιδίως σε δρόμους με στροφές, για τη σταθερότητά του.

Παρότι τα λάστιχά του είναι καλά, πιστεύουμε πως **με αμιγώς ασφάλτινα ελαστικά**, μιας ευρωπαϊκής εταιρίας, το σκούτερ θα έπαιρνε άριστα με τόνο!





Όσον αφορά τα φρένα, ο μπροστινός δίσκος έχει και δύναμη και αίσθηση, ενώ δύναμη έχει και ο πίσω, αλλά του λείπει η αίσθηση, με αποτέλεσμα να έχει μια τάση να μπλοκάρει τον τροχό και να υποχρεώνει το ABS να επέμβει.

Κάτω από τη σέλα ο χώρος είναι κάπως ρηχός και αποθηκεύει κράνος φουλφίς μικρού μεγέθους, ενώ μιας και βρισκόμαστε στην περιοχή, **επιβραβεύουμε τη λεπτομέρεια** του χυτού αλουμινένιου μηχανισμού/μεντεσέ της σέλας, στις λεπτομέρειες που λέγαμε.



Τώρα η κίνηση στο χώμα με το SYM ADX 125 είναι δυνατή, αλλά με μέτρο. Τα λάστιχα δεν τα πηγαίνουν καθόλου άσχημα, αλλά πάντα πρέπει να έχουμε κατά νου πως **η απόσταση από το έδαφος είναι περιορισμένη** και αν δεν προσέξει ο επίδοξος “χωματερός” αναβάτης, μπορεί να ‘τραυματίσει’ τα πλαστικά που βρίσκονται κάτω από την ποδιά.

Στις μεγαλύτερες διαδρομές – μικρά ταξίδια/αποδράσεις – η άριστη λειτουργία του κινητήρα, **η προοδευτικότητα της απόδοσης στο άνοιγμα του γκαζιού** και η παντελής έλλειψη κραδασμών (εύγε και εδώ) κάνουν τη βόλτα απολαυστική.



Όμως αν ο αναβάτης θέλει ή πρέπει να κάνει τέτοια χρήση του σκούτερ, θα χρειαστεί ψηλότερη ζελατίνα για **πιο αποτελεσματική προστασία** από τον αέρα.

### **Τελικά – Συμπέρασμα**

Στην περίπτωση του SYM ADX 125 έχουμε να κάνουμε με ένα πολύ όμορφο, καλοφτιαγμένο και υπερ-εξοπλισμένο σκούτερ με λογική τιμή για αυτά που προσφέρει, και έχει ενδιαφέρον το γεγονός πως **το κοινό ανακάλυψε το ADX πριν από τους δημοσιογράφους**, αφού το μοντέλο έχει αρχίσει να πουλάει σε καλούς αριθμούς πριν καν δοκιμαστεί από τον Ειδικό Τύπο!



Πρόκειται για έναν έξυπνο συνδυασμό “περιπετειώδους” εμφάνισης που είναι η τελευταία τάση στα σκούτερ, όπως τα SUV για τα αυτοκίνητα, με το θέμα να είναι περισσότερο αισθητικό παρά πρακτικό, ενώ το πιο σημαντικό είναι η άφιξη νέων συστημάτων στα 125άρια, όπως Start/Stop, Elevation Control στον κινητήρα, το ηλεκτρονικό κλειδί και το traction control, **κι όλα αυτά σε μια ανταγωνιστική τιμή.**



Συνολικά πιστεύουμε πως το **SYM ADX 125** αποτελεί μια πολύ αξιόλογη πρόταση που μπορεί να γίνει εμπορική επιτυχία.