

Οικονομικά πολυτάλαντο

Δοκιμή: Σπύρος Τσαντήλας
Φωτογραφίες: Τάκης Μανιάτης



Το μικρότερο εκ των δύο νέων adventure σκούτερ που έφερε φέτος η SYM διακρίνεται από πλήρη εξοπλισμό, ποιοτική κατασκευή, έναν γνωστό κινητήρα με όση δύναμη χρειάζεται και το κάτι παραπάνω για όταν χρειαστεί ν' αφήσει για λίγο την άσφαλτο.

Το νέο σκούτερ της SYM, ADX300, ήρθε στην Ελλάδα πριν μερικούς μήνες ως το ήμισυ ενός διδύμου μαζί με το ADXTG400, με adventure σχεδίαση και διαθέσεις. Το μικρότερο εκ των δύο μοντέλων, που δοκιμάζουμε εδώ, κυλά σε τροχούς 15 και 14 ιντσών μπροστά και πίσω αντίστοιχα, αποτελώντας ουσιαστικά ένα καλά εξοπλισμένο GT σκούτερ με πινελιές on-off χρήσης. Δεν είναι αποκλειστικά αστός ωστόσο, καθώς έχει το κάτι παραπάνω στις διαδρομές των αναρτήσεών του και ικανή απόσταση από το έδαφος ώστε να μπορεί να τα βάλει με ένα κωματόδρομο αξιοπρεπώς.

Ο εξοπλισμός του περιλαμβάνει πλήρως LED φώτα καθώς και φώτα ημέρας (DRL), μεγάλη έγχρωμη TFT οθόνη 7 ιντσών με επιλογές προβολής αλλά και την περίεργη πρωτοτυπία να ελέγχεται από δύο κουμπιά πάνω της και όχι από το τιμόνι ως πλέον είθισται.

Ο υγρόψυκτος τετραβάλβιδος κινητήρας του είναι γνωστός μας από άλλα μοντέλα 300 κυβικών της SYM, όπως το HD300, με απόδοση περίπου 26 ίππους για ένα αρκετά μεγάλο βάρος που δηλώνεται υγρό στα 199 κιλά. Εξοπλίζεται με δικάναλο ABS της Bosch, καθώς και σύστημα traction control που μπορεί να απενεργοποιηθεί.





Οι ικανότητές του δεν περιορίζονται στην αστική εξυπηρέτηση, καθώς μπορεί να σε βγάλει και έξω από την πόλη είτε για μικρές εκδρομούλες ή και ακόμα για μακρύτερα



Στο βασικό πακέτο του SYM ADX300 θα βρούμε ακόμα keyless σύστημα, που ελέγχει τόσο την ενεργοποίηση του σκούτερ όσο και το άνοιγμα της σέλας και της τάπας καυσίμου, κλειστές χούφτες στο τιμόνι, παροχές USB τύπου A και C, καθώς και αρκετό αποθηκευτικό χώρο. Κάτω από τη σέλα υπάρχουν 35 διαθέσιμα λίτρα για ένα full-face κράνος και μικροπράγματα τριγύρω του, ενώ στη δεξιά πλευρά της ποδιάς υπάρχει ένα ντουλαπάκι που δεν κλειδώνει.

Το ADX300 απονέμει ποιότητα από την πρώτη στιγμή που κάθεσαι πάνω του, με προσεγμένη κατασκευή, ενώ μόλις το βάλεις μπροστά απολαμβάνεις ένα κινητήρα που δουλεύει μεταξύνια, πεντακάθαρα, χωρίς κραδασμούς, χωρίς θορύβους. Αρχικά μου έκανε λίγο αρνητική εντύπωση η θέση οδήγησης, κυρίως γιατί περίμενα τη σέλα ψηλότερη. Εξυπηρετώντας τη μεγάλη απόσταση από το έδαφος, το πάτωμα του σκούτερ είναι αρκετά ψηλά και με



τη χαμηλή σέλα μου δημιουργεί μία αρκετά κλειστή γωνία στα γόνατα, η οποία αρχικά με ξένιζε. Εν τέλει δεν αποδείχτηκε προβληματική ακόμα και σε μονοήμερη εκδρομή εκατοντάδων χιλιομέτρων που έκανα, ενώ αναβάτες με λιγότερα από τα 182 εκατοστά μου οπωσδήποτε θα νιώσουν πιο ευρύχωρα.

Την απόδοση του κινητήρα στο δρόμο θα την περιέγραφα ως γραμμική και προβλέψιμη. Η επιτάχυνσή του είναι καλή, όχι κορυφαία, αλλά αρκετά ροπάτη για να ζωγραφίσει χαμόγελα στον αναβάτη του. Αυτό κάνει το σκούτερ πολύ βολικό για καθημερινή χρήση μες στην πόλη, με φιλικότατο γκάζι που ανταποκρίνεται στην ανάγκη για άμεση επιτάχυνση, αναρτήσεις που δεν αγκομαχούν στις ανωμαλίες του οδοστρώματος και 150 mm απόσταση από το έδαφος για να μη φοβάσαι ότι θα βρει εύκολα σε κρσπεδα, λακκούβες ή λοιπά εμπόδια που θα συναντήσεις στην πόλη.

Οι ικανότητές του δεν περιορίζονται στην αστική εξυπηρέτηση, καθώς μπορεί να σε βγάλει και έξω από την πόλη είτε για μικρές εκδρομούλες ή και ακόμα για μακρύτερα. Τις ημέρες που είχα το ADX300 στις διάθεσή μου τυχαίως έπρεπε να βρεθώ την Κυριακή στους Δελφούς για βαφτίσια. Υπέροχη ευκαιρία να πάω με το SYM.

Βγαίνοντας από την πόλη χαρά ανακάλυψα ότι η δύναμή του είναι αρκετή ώστε να μην κάνει το ταξίδι δυσάρεστα αργό ή βαρετό. Στις 6,000 rpm το κοντέρ γράφει 100 km/h με τον κινητήρα να δείχνει χαλαρός και την κατανάλωση να μην ξεφεύγει πολύ μακριά από τα 4 λίτρα ανά 100 km.

Η τελική του ταχύτητα ξεπερνά τα 150 km/h στη γειτονιά των 7,500 στροφών. Αν επιμείνεις πολύ μπορεί να δεις και τα 160 σε ευνοϊκές συνθήκες με το

Η αυτονομία του με το 16λιτρο ντεπόζιτο μπορεί να γίνει πραγματικά πολύ μεγάλη προσεγγίζοντας τα 400 χιλιόμετρα, αλλά αυτό προϋποθέτει ελαφρύ χέρι στη γκαζιέρα

ψηφιακό στροφόμετρο να έχει σκαρφαλώσει στις 8,000, ωστόσο έχουμε ξεφύγει από το νόημα ενός σκούτερ 300 κυβικών, κάτι που κινητήρας φροντίζει να σου εξηγήσει ήδη από τα 140 km/h όταν η επιτάχυνση αρχίζει να πέφτει αισθητά.

Στο ανέβασμα προς Δελφούς επέλεξα να μην πατήσω καθόλου εθνική οδό ακολουθώντας τον παλιό δρόμο για Θήβα από τη Μάνδρα και στη συνέχεια το γνωστό επαρχιακό δίκτυο προς Θήβα, Λιβαδειά, Αράχωβα και Δελφούς. Η δύναμη του ADX300 ήταν επαρκέστατη γι' αυτές τις διαδρομές καθώς μπορούσα να ταξιδεύω άνετα με μία ταχύτητα γύρω στα 120 km/h σταθερά διατηρώντας περιθώριο για προσπέραση, αλλά αυτό που πραγματικά περίμενα ήταν η ανάβαση του Παρνασσού από την Λιβαδειά και πέρα.

Είναι μία διαδρομή που την έχω κάνει εκατοντάδες φορές με πολλές διαφορετικές μοτοσυκλέτες, αλλά από σκούτερ μόνο το T-MAX είχα ανεβάσει



MOTO MARKET
Εξοπλισμός αναβάτη



Κράνος MT Thunder 3 SV Jet



Μπουφάν Μηχανής Nordcode X-City



Γάντια Five E-WP



εκεί και ποτέ ένα 300άρι. Το ADX300 ανταπεξήλθε πλήρως στη δοκιμασία κάνοντας την ανάβαση πολύ ευχάριστη. Προφανώς δεν προσφέρεται για σπορ διαθέσεις, ωστόσο έχει το τσαγανό να σε βγάλει από τη στροφή αξιοπρεπώς με το γκάζι καρκαρισμένο.

Μεγάλες κλίσεις δε θα πάρεις, τουλάχιστον όχι στην εργοστασιακή του μορφή, καθώς όσο περισσότερο το πιέζεις τόσο πιο πολύ χάνεις την πληροφορία από τις αναρτήσεις και τα λάστιχα. Τα κινέζικα CST λάστιχα που φορούσε από το εργοστάσιο είναι αρκετά καλά στα βασικά τους καθήκοντα. Ένα βασικό χαρακτηριστικό τους είναι η σκληρή γόμα, κάτι που σημαίνει πως αργούν σχετικά να ζεσταθούν, όταν όμως φθάσουν σε θερμοκρασία λειτουργίας δουλεύουν αρκετά καλά αρκεί να μην ψάχνεις οριακές καταστάσεις.

Αποτελεσματικότεο είναι το πακέτο φρένων με ακινική τετραπίστονη δαγκάνα μπροστά και διπίστονη πίσω, παρέα με το ABS της Bosch. Παρότι η μπροστινή δαγκάνα οπτικά σε ψήνει για πολύ δυνατό φρενάρισμα, το αρχικό άρπαγμα είναι πολύ προοδευτικό και προφανώς η αιτία αυτού είναι η ικανότητα κίνησης και εκτός δρόμου. Η δύναμη ωστόσο είναι παρούσα και απλώς αρκεί λίγη περισσότερη πίεση στη μανέτα για να έρθει εύκολα το επιθυμητό αποτέλεσμα.





Στην επιστροφή ο καιρός προέβλεπε κατά τόπους ελαφριές βροχές και επιπλέον ο ήλιος είχε αρχίσει να δει, έτσι επέλεξα μετά τη θήβα να βγω στην εθνική οδό, να δω και πώς είναι το ADX300 στον αυτοκινητόδρομο. Ο κινητήρας του παραμένει εξαιρετικά πολιτισμένος, ήσυχος και βελούδινος, κρατώντας μία μουαζέκ της τάξης των 120 km/h ταξιδεύοντας απροβλημάτιστα. Αυτό μου έλειψε είναι η αεροδυναμική προστασία, καθώς ο αντεμοθώρακας είναι αρκετά κοντός ώστε το κεφάλι μου να είναι πλήρως εκτεθειμένο - είμαι ένα μέτρο και 82 cm. Το ίδιο ισχύει και για την πλευρική του προστασία μιας και είναι σχετικά στενός, έτσι η ώμοι και τα χέρια μου είναι επίσης εκτεθειμένα. Όσο για τα πόδια μαζεύοντάς τα κέντρο καλύπτονται αρκετά καλά από τα πλαστικά της ποδιάς.

Η αυτονομία του με το 16λιτρο ντεπόζιτο μπορεί να γίνει πραγματικά πολύ μεγάλη προσεγγίζοντας τα 400 χιλιόμετρα, αλλά αυτό προϋποθέτει ελαφρύ χέρι στη γκαζιέρα. Αν λοιπόν ταξιδεύεις με μία μέση ταχύτητα από 100-120 η κατανάλωση κρατιέται κοντά στα 4 l/100 km, αν όμως θες 130άρες και 140άρες τότε θα πρέπει να περιμένεις και αρκετά πιο τσιμπημένη κατανάλωση, πιο κοντά στα 5.

Το SYM ADX 300 πωλείται στην Ελλάδα προς €5,195, τιμή που το κατατάσσει στο οικονομικότερο άκρο της κατηγορίας του, με μία ξεκάθαρη απόσταση σχεδόν δύο χιλιάρων από το σημείο αναφορά στις κατηγορίες το Honda ADV350. Το σκούτερ της SYM διακρίνεται από την καλή του ποιότητα και τον αποδοτικό εξοπλισμό του, με δυνατά φώτα, ευδιάκριτη οθόνη και εν γένει εξαρτήματα που κάνουν τη δουλειά τους όπως πρέπει.

Θα εξηγηρήτσει οικονομικά και απροβλημάτιστα τόσο στην καθημερινότητα όσο και έξω από την πόλη, είτε μιλάμε για μία χαλαρή βολτίτσα με έναν και δύο στη σέλα του ή ακόμη και ταξιδάκια. Τι άλλο να ζητήσει κανείς;