

# SYM ADX 300 TCS, Δοκιμή: Πάει Παντού!

## Εντός, εκτός κι επί παντός εδάφους

Κυβισμός: 278,3 cc \* Ιπποδύναμη: 26 ίπποι (19 kW) στις 8.000 rpm \* Τελική ταχύτητα 134 km/h (πραγματική) \* Βάρος: 199 kg (γεμάτο) \* Τιμή: 5.195 ευρώ (Οκτώβριος '24)

Το νέο SYM ADX 300, που είναι ο εκπρόσωπος της ταϊβανέζικης εταιρίας στην κατηγορία των Urban Adventure, φτιάχτηκε για να κινείται εντός και εκτός πόλης και γενικά επειδή “κάνει τα πάντα”, είναι ένα “σκούτερ πασπαρτού” με προσεγμένη εμφάνιση και μερικούς κρυμμένους άσους στο οπλοστάσιό του.

*Κείμενο: Γρηγόρης Αντζουλάτος, Β.Α, Φωτογραφίες: Οδυσσέας Σολωμού*

Παρότι πρόκειται ξεκάθαρα για ένα maxi scooter, το SYM ADX 300 έχει συμπαγείς εξωτερικές διαστάσεις που τείνουν περισσότερο προς την ευελιξία παρά προς την πλήρη κάλυψη του αναβάτη, κι αυτό λόγω της σχεδιαστικής κατεύθυνσης, δηλαδή τους δρόμους που ακολουθούν οι Adventure-Crossover κατασκευές.

Πολύ καλή δουλειά έχει γίνει στον τομέα της σχεδίασης του νέου 300αριού της SYM, ενώ η ποιότητα κατασκευής βρίσκεται πάνω από τον μέσο όρο.

Η εμφάνισή του χαρακτηρίζεται από έντονες γραμμές και αν κοιτάξεις το σκούτερ από μπροστά, θα αναγνωρίσεις τις Adventure καταβολές του design του.



Πολύ ωραίοι είναι οι δύο προβολείς, οι οποίοι **ενώνονται με DLR φώτα που δημιουργούν δύο εμφανή φρύδια**, τα φλας είναι όμορφα ενσωματωμένα στα κάθετα τμήματα του φέρινγκ – το οποίο διαθέτει κοψίματα πάνω και κάτω – ενώ στην κορυφή του στέκει μια κοντή στενή, φιμέ ζελατίνα, που τονίζει τον σπορτίβικο χαρακτήρα του σκούτερ.

Στοιχεία που συμβάλλουν στην Adventure αισθητική είναι τα μαρσιπέ που **φορούν ασημένια βαμμένα πλαστικά στις άκρες τους**, ενώ υπάρχουν και ψηλότερα (επικλινή) μαρσιπέ πάνω στην ποδιά. Επίσης, τα άκρα του τιμονιού διαθέτουν προστατευτικές χούφτες, με τα αλουμινένια μπράτσα των καθρεπτών να είναι χυτά και **εξεζητημένης κατασκευής** για σκούτερ.



Κοιτώντας το σκούτερ από το πλάι, παρατηρείς **το κοντό μπροστινό φτερό**, το μικρό, χαρακτηριστικό των Adventure ρύγχος (ή μήπως ράμφος;) κάτω από τους προβολείς, αλλά και τη συνέχιση των **αλλεπάλληλων πλαστικών καπακιών** που συνδυάζονται πολύ όμορφα μεταξύ τους. Η ουρά είναι και αυτή γωνιώδης, ενώ νωρίτερα συναντάμε δυο πλαϊνά καπάκια **με κομψούς αεραγωγούς** για διακοσμητικούς λόγους.

Η σέλα είναι δύο επιπέδων (και επενδύσεων) **με τον συνεπιβάτη να κάθεται ψηλότερα**, ενώ το τμήμα που προορίζεται για τον αναβάτη έχει έντονα κομμένες γωνίες στα πλάγια του. Στο πίσω μέρος του σκούτερ, εκτός από τις χυτές αλουμιένιες χειρολαβές, υπάρχει κι **ένα καλοσχεδιασμένο οπίσθιο στοπ** με ενσωματωμένα τα κόκκινα φώτα πορείας, ενώ το κεντρικό σώμα αναβοσβήνει (σαν emergency braking) όταν πατηθούν τα φρένα.

Τα λεπτά φλας βρίσκονται **χαμηλότερα τοποθετημένα** κοντά στην πινακίδα κυκλοφορίας, πάνω στο φτερό με τα κλασικά μπρατσάκια. Όλα τα φωτιστικά σώματα είναι τεχνολογίας **LED**.



Η χρήση άβαφρων μαύρων πλαστικών δεν είναι τυχαία, αλλά έχει επιλεγεί έτσι ώστε **να τονίζει την σκληροτράχηλη προσωπικότητα** του σκούτερ. Οι ζάντες είναι βαμμένες μαύρες για να ταιριάζουν με το υπόλοιπο στυλ του.

Το ενδιαφέρον είναι πως το ADX 300 **έχει βασιστεί πάνω σε μια υπάρχουσα κατασκευή**, το SYM Joyride 300, το οποίο όμως έχει επίπεδο πάτωμα.



Για λόγους ακαμψίας του πλαισίου και μείωση των ελαστικότητων του λαιμού του τιμονιού, που θα χρειαζόταν μιας και το σκούτερ έπρεπε να κινείται και στο χώμα **όπου εφαρμόζονται υψηλότερα φορτία**, η SYM ενίσχυσε το κεντρικό του τμήμα δημιουργώντας ένα τούνελ.

Κι έτσι αυξήθηκε **και η χωρητικότητα του** (ήδη μεγάλου 11,5 λίτρων στο Joyride) ρεζερβουάρ στα 16 ολόκληρα λίτρα, χαρακτηριστικό που θυμίζει μοτοσυκλέτα! Με αυτό τον τρόπο το ADX 300 κερδίζει **τεράστια αυτονομία**.



Αφού λοιπόν ενισχύθηκε το σωληνωτό πλαίσιο με καίρια **τοποθετημένες γέφυρες/ενισχύσεις για** αυξημένη αντοχή στις καταπονήσεις, μετά ήρθαν οι αναρτήσεις που ανέβασαν τις διαδρομές τους (125mm μπροστά και 120mm πίσω – από τα 115 και 100 mm αντίστοιχα του Joyride) έτσι ώστε **να τα καταφέρνουν πολύ καλά στην άσφαλτο** και να αντεπεξέρχονται καλύτερα στο χώμα.



Παράλληλα, βελτιώθηκε και ένας ακόμα σημαντικός τομέας, η **απόσταση από το έδαφος**, που έχει αυξηθεί στα 150mm. Το μεταξόνιο του ADX αυξήθηκε από τα 1.490 (του Joyride) στα 1.510 mm.

## Στο Δρόμο – Η ώρα της δοκιμής

Η θέση οδήγησης είναι “πάνω” στο σκούτερ με τον κορμό του αναβάτη όρθιο και τα πόδια ελαφρώς ψηλά τοποθετημένα (λόγω του ότι έχει χαμηλώσει η σέλα) και το λογικού μεγέθους σωληνωτό σιδερένιο τιμόνι μεταβλητής διατομής να ρίχνει λίγο βάρος στους καρπούς των χεριών.



Το τιμόνι έχει τα άκρα του κατεβασμένα σε περίεργες γωνίες, ειδικά για Adventure σκούτερ, μια σχεδίαση που ευνοεί τη χρήση δρόμου και όχι του χώματος.

Το θετικό είναι πως λύνοντας τις τέσσερις βίδες της πλάκας στήριξής του, το τιμόνι μπορεί να έρθει ελαφρώς πιο πίσω και να βελτιώσει (λίγο όμως) τη θέση οδήγησης.



Η σέλα είναι χαμηλά τοποθετημένη, με κομμένα άκρα ώστε να πατούν τα πόδια των αναβατών πιο εύκολα κάτω, αν κι αυτό είναι κάτι που περιορίζει την επιφάνειά της.

Το αφρώδες (για να μην μεγαλώσει το ύψος σέλας) είναι μάλλον λίγο, αλλά οι συγκεκριμένες επιλογές δημιουργούν μια σέλα που – με σπάσιμο της μέσης στις κλειστές στροφές – δίνει ευκινησία στο σύνολο.



Η τοποθέτηση των ποδιών – που είναι ελαφρώς ψηλότερα απ’ όσο θα θέλαμε – έχει προκύψει από την αύξηση της απόστασης των “σωθικών” του σκούτερ, έτσι ώστε να μπορεί να κινείται στο χώμα χωρίς τον φόβο του “τραυματισμού” τους.

Μαζί έχουν αυξηθεί και οι διαδρομές των αναρτήσεων και πάλι για πιο εύκολη χρήση εκτός δρόμου, και έτσι συμβαίνει το εξής πολύ σημαντικό: έχουμε στα χέρια μας ένα σκούτερ που ταιριάζει καλύτερα από τα σκούτερ “δρόμου” στους ατελείς ελληνικούς δρόμους, προσφέροντας υψηλότερα επίπεδα άνεσης, ενώ μπορεί να ανεβαίνει και σε πεζοδρόμια πιο εύκολα... αν χρειαστεί.



Το ύψος σέλας στα 780 mm θα βολέψει πλήθος αναστημάτων αναβατών/τριών, ενώ κάτω από αυτήν υπάρχει μεγάλος αποθηκευτικός χώρος 35 λίτρων που χωράει ένα φουλφίς κράνος και ένα μισό (jet) ακόμα ή ένα κράνος και μικροαντικείμενα.

Η κοντή, **σπορ φιμέ ζελατίνα** είναι αρκετά καλή (λόγω κάθετης γωνίας), αλλά στέλνει τον αέρα περίπου στο λαιμό του αναβάτη (ύψους 1,80 μ. στην περίπτωση μας) στις υψηλότερες ταχύτητες.





Μπροστά στα μάτια του αναβάτη στέκεται μια **πολύ όμορφη** έγχρωμη οθόνη TFT 7 ιντσών, με κομψά και ευανάγνωστα γραφικά ακόμα και κάτω από το έντονο φως του ήλιου.

Διαθέτει αισθητήρα φωτός **για αυτόματη ρύθμιση φωτεινότητας** ημέρας/νύχτας, ενώ έχει τη δυνατότητα επιλογής μεταξύ τριών διαφορετικών φόντων/εμφάνισης του μενού. Η παρακείμενη διπλή θύρα USB Type-C και Type-A εξασφαλίζει την εύκολη φόρτιση ηλεκτρονικών μικροσυσκευών.



Το SYM ADX 300 κινείται από τον γνωστό μας, **αξιόπιστο και οικονομικό**, τετραβάλβιδο, υγρόψυκτο κινητήρα των 278.3 cc της ταϊβανέζικης εταιρίας, απόδοσης 26 ίππων και 26 Nm ροπής, με κατανάλωση μόλις 3.4 L/100 km (WMTC3). Ο ψεκαστός κινητήρας είναι τελευταίων προδιαγραφών Euro5+.

Στη διάθεσή του υπάρχει και Traction Control (TCS) με δυνατότητα απενεργοποίησης, που εξασφαλίζει υψηλά επίπεδα ενεργητικής ασφάλειας.





Ο τετραβάλβιδος κινητήρας της SYM παίρνει μπροστά μέσω μιας θορυβώδους μίζας που παράγει οξύ ήχο καθώς γυρίζει, κι από κει και πέρα ... ησυχία.

Εδώ έχουμε να κάνουμε με **έναν από τους καλύτερους κινητήρες** που κυκλοφορούν σήμερα. Είναι αθόρυβος, με προοδευτική επιτάχυνση, χωρίς κραδασμούς, καλή μετάδοση και σωστά μοιρασμένη απόδοση σε όλο το φάσμα των στροφών.



Η μετάδοση δεν είναι ρυθμισμένη έτσι ώστε να προσφέρει εκκινήσεις από στάση, **αλλά περισσότερο να ξεκινάει προοδευτικά** και να αποκαλύπτει τις αρετές του ροπάτου κινητήρα από τα 35 περίπου km/h και πάνω.

Η απόκριση στο γκάζι (κάνει και ωραίο θόρυβο η εξάτμιση) είναι πολύ καλή και πάνω από τα 35-40 km/h ο μονοκύλινδρος κινητήρας της SYM δείχνει να έχει όρεξη για πολλές στροφές, επιταχύνοντας μέχρι και τα 148 km/h τελικής που δείχνει το κοντέρ!



Το οποίο κοντέρ, όμως, είναι πολύ αισιόδοξο, αφού τα πραγματικά χιλιόμετρα είναι τα 134 km/h.

Η “καλή” περιοχή λειτουργίας του μοτέρ του ADX είναι τα 50 με 110 km/h, ενώ η κατανάλωση κυμαίνεται μεταξύ των 3,5 και 3,7 λίτρων ανά 100 χιλιόμετρα, γεγονός που δίνει στο σκούτερ εξαιρετική “τουριστική” αυτονομία – της τάξης των 430-450 χιλιομέτρων!



Η πόλη είναι ο “παιχνιδότοπος” του 300 όπου ελίσσεται ταχύτατα, με χάρη και δύναμη (λόγω καλής απόκρισης στο άνοιγμα του γκαζιού) με πολύ γρήγορο τιμόνι που έχει μικρή ακτίνα στροφής για 15άρη μπροστινό τροχό, ενώ οι διασχίσεις ήπιων χωμάτων διαδρομών είναι εφικτές.

Για τα μεγαλύτερα ταξίδια η κάπως στενή, για τουριστική χρήση, σέλα θα κουράσει μετά από καμιά ώρα, ενώ θα πρέπει να τοποθετηθεί μια πιο μεγάλη (και διαφανής) ζελατίνα ώστε να προστατεύεται καλύτερα από τον αέρα ο αναβάτης.

Οι ταχύτητες ταξιδιού είναι ανάμεσα στα 100-120 km/h με τον κινητήρα να δουλεύει στις μεσαίες στροφές με άνεση. Λόγω της σχεδίασης του φέρινγκ/ποδιάς ο αέρας περνάει στα γόνατα και τις κνήμες του αναβάτη, κάτι όχι ιδιαίτερα θετικό όταν κάνει κρύο..



Οι αναρτήσεις είναι η επόμενη θετική έκπληξη του SYM ADX 300, αφού δουλεύουν πολύ καλά και το πιρούνι με το μεγάλο νύχι και τα δύο αμορτισέρ, καταπίνοντας με άνεση τις ανωμαλίες του δρόμου.

Μόνο στις μεγάλες λακούβες θα χτυπήσουν οι αναρτήσεις του 300, κι αυτό χωρίς να μεταφέρεται κάποιος έντονος κραδασμός στη σέλα.

Η οδική συμπεριφορά του σκούτερ δείχνει να έχει ωφεληθεί από τη χαμηλή και εμπρόσθια τοποθέτηση του ρεζερβουάρ ανάμεσα στο τούνελ του, συμβάλλοντας στην καλύτερη κατανομή βάρους για την ακρίβεια των αντιδράσεων σε όλες τις ταχύτητες.



Αυτό γίνεται αντιληπτό και στις χαμηλές ταχύτητες όπου το 300άρι **εμφανίζει μια πολύ καλή ισοροπία.**

Στο κράτημα και στη σταθερότητα του (μεγάλου μεταξονίου έτσι κι αλλιώς) συνόλου συμβάλλει ο **διαμέτρου 15 ιντσών** μπροστινός τροχός (ο πίσω είναι 14 ιντσών) που δείχνει να “πατάει” καλά στο δρόμο.

Στην αλλαγή κατεύθυνσης το γρήγορο τιμόνι **βάζει ταχύτατα το σκούτερ στη στροφή**, ενώ καλά συμπεριφέρονται στο στεγνό (δεν είχαμε την ευκαιρία να τα δοκιμάσουμε στο βρεγμένο) οδόστρωμα τα λάστιχα της CST με μαλακή γόμα, παρότι έχουν On/Off χάραξη.



Θα έλεγε κανείς ότι η ευελιξία του ADX **δεν έχει καμία σχέση με το βάρος του**, που φτάνει τα “όχι λίγα” 199 κιλά (το Joyride είναι 186 αντίστοιχα) πλήρες υγρών, αφού αυτά **μοιάζουν περισσότερο με 160-170 κιλά σαν αίσθηση όταν το καβαλήσεις**, ενώ η ίδια εντύπωση σου δημιουργείται και όταν το σπρώχνεις με τα χέρια για να το παρκάρεις, προφανώς λόγω της σωστής κατανομής βάρους που διαθέτει.

Το σύστημα πέδησης περιλαμβάνει κυματιστό **δίσκο διαμέτρου 260mm**, με ακτινική πλευστή δαγκάνα τεσσάρων εμβόλων μπροστά (!), καθώς και επίσης κυματιστό δίσκο **240mm πίσω** με δαγκάνα δύο εμβόλων.





Αμφότερα συνεργάζονται με δικάναλο σύστημα ABS της Bosch. Το μπροστινό φρένο **έχει δύναμη μεν**, αλλά πρέπει να εξαντλήσεις σχεδόν τη μισή διαδρομή της δεξιάς μανέτας για να το νιώσεις να “δαγκώνει” δυνατά το δρόμο, ενώ το πίσω φρένο δεν έχει αίσθηση, έχει τάση να μπλοκάρει και ενεργοποιεί εύκολα το ABS.

### Τελικά – Η ώρα της κρίσης

Το SYM ADX 300 TCS είναι ένα σκούτερ σε στυλ Adventure με καίρια χαρακτηριστικά που το φέρνουν πιο κοντά στη διπλή χρήση ασφάλτου/χώματος. Έτσι εκτός από την ασφάλτο όπου προσφέρει άνεση, **μπορεί να κινηθεί ευκολότερα στο χώμα απ’ ό,τι τα “κοινά” σκούτερ 300 κυβικών**, λόγω αναρτήσεων (διαδρομών και λειτουργίας), κατανομής βάρους, μεγαλύτερου ύψους από το έδαφος και των τρακτερωτών του ελαστικών.



Είναι όμορφο σχεδιαστικά, πατώντας **πάνω στην φιλοσοφία crossover** που το κάνει να ξεχωρίζει, παρότι πρόκειται για δίτροχο χρήσης “σπίτι-δουλειά”, ενώ έχει τη δυνατότητα να σε “πετάξει” και σε κανένα κοντινό ταξιδάκι.

Επίσης **μπορείς να κάνεις εύκολα και διακοπές μαζί του**, αφού έχει το πλεονέκτημα να διασχίζει τους χωματόδρομους των νησιών χωρίς μεγάλη έγνοια – και το λέμε αυτό γιατί όλοι έχουμε δει άπειρα, άμοιρα σκουτεράκια να ταλαιπωρούνται βάρβαρα σε κακοτράχαλους χωματόδρομους τα καλοκαίρια στην Ελλάδα.



Το SYM ADX 300 διαθέτει **καλές, άνετες αναρτήσεις**, πολύ καλό κινητήρα και μπροστινό φρένο, φιλοξενεί άνετα το δεύτερο άτομο, έχει τη δύναμη να κινηθεί γρήγορα εντός και εκτός πόλης και γενικά προτείνεται **σαν ένα εργαλείο πασπαρτού**, που αν το μεταφράζαμε στα ελληνικά θα γινόταν... το σκούτερ που **“πάει-παντού”**.

Το νέο SYM ADX 300 TCS είναι **άμεσα διαθέσιμο** σε τρεις χρωματικές επιλογές (Μαύρο Ματ, Γκρι, Ματ Γκρι), και για όλα αυτά που προσφέρει ζητάει τη λογική τιμή **των 5.195€**.

Οι αντίπαλοι του στην ελληνική αγορά και την κατηγορία των “300αριών” Adventure είναι τα **Kymco DT X 360 (5.495 €)** και **Daytona Virtus 300 (3.995 €)**, άρα το ADX από πλευράς τιμής βρίσκεται στη μέση.

Περισσότερες πληροφορίες: [sym.gr](http://sym.gr)

### Θετικά σημεία

- Εμφάνιση
- Αναρτήσεις (Διαδρομές – Άνεση)
- Κινητήρας (Επιδόσεις – Κατανάλωση)
- Αυτονομία
- Φώτα

## Χρειάζεται βελτίωση

- Πίσω φρένο
- Πλάτος σέλας
- Προστασία ζελατίνας στο ταξίδι
- Υπεραισιόδοξες ενδείξεις κοντέρ

## Λεπτομέρειες & Παρατηρήσεις

- Οι καθρέφτες είναι καλοί με χυτά αλουμινένια μπράτσα και εύκολη ρύθμιση
- Οι διακόπτες καλοί και μαλακοί στη λειτουργία τους
- Το Keyless σύστημα με τον κεντρικό περιστροφικό διακόπτη έχει πολλές θέσεις και γενικά θέλει να ασχοληθείς λίγο μαζί του για να εξοικειωθείς με τις λειτουργίες του
- Αυτό το σύστημα είναι πρακτικό γιατί επιτρέπει στον αναβάτη να χειρίζεται τη σέλα, την τάπα του ρεζερβουάρ και το κλείδωμα του τιμονιού, χωρίς να χρειάζεται να βγάλει το τηλεχειριστήριο από την τσέπη του
- Το σκούτερ διαθέτει και ηχητική ειδοποίηση όταν δεν έχεις κλειδώσει το τιμόνι για λόγους ασφαλείας... και αφηρημάδας
- Δεν “παίζονται” οι LED προβολείς του ADX (περιορισμένου μεγέθους είναι αλήθεια) όσον αφορά την απόδοσή τους και είναι από τους καλύτερους που έχουμε συναντήσει, από πλευράς δέσμης και έντασης!
- Πατώντας τα πόδια στα ψηλότερα μαρσπιέ, που βρίσκονται στο υψηλότερο σημείο της ποδιάς, τα πέλματά μας καλύπτονται κατά το ήμισυ από τον αέρα και τη βροχή
- Λόγω των αεροδυναμικών/σχεδιαστικών “κοψιμάτων” στην ποδιά αρκετός αέρας φτάνει στα γόνατα του αναβάτη
- Εκτός από τον αποθηκευτικό χώρο κάτω από τη σέλα, υπάρχει και ένα πολύ χρήσιμο, βαθύ ντουλαπάκι στην ποδιά
- Στα άκρα των μαρσπιέ/δαπέδου υπάρχει μεταλλική φάσα/αξεσουάρ που τονίζει το στυλ Adventure
- Αναδιπλούμενα και αλουμινένια είναι τα μαρσπιέ του συνεπιβάτη, που ξεδιπλώνονται με απλή πίεση και ο αναβάτης μπορεί να τα ανοίξει εύκολα με τη φτέρνα του
- Τρεις εμφανείς βίδες άλεν έχει το πλαστικό κάλυμμα γύρω από το όργανο, κι αυτό όχι τυχαία. Είναι θέμα στυλ
- Επίσης το πλαστικό αυτό έχει στην κορυφή του τρεις γωνίες που θυμίζουν κορυφές βουνών. Κι αυτό είναι θέμα στυλ
- Η αλήθεια είναι πως θα θέλαμε μια ρυθμιζόμενη σε ύψος ζελατίνα για περισσότερη προστασία στις υψηλότερες ταχύτητες...
- Στους αριστερούς διακόπτες υπάρχει και ένας για αλάρμ που ανάβει και τα τέσσερα φλας του σκούτερ