



Δοκιμή SYM ADXTG 400 2025: Η ρεαλιστική σκουτερομοτοσυκλέτα

Η πρώτη σκουτερομοτοσυκλέτα μεσαίου κυβισμού διαθέτει πολλούς άσους κάτω από το «κοστούμι» της

Γράφει ο Κώστας Ταρναβάς // 31.03.2025

Φωτογραφίες: Θοδωρής Ερμήλιος

Μέχρι πρότινος, για να μπορέσεις να οδηγήσεις ένα scooter που να συνδυάζει τη δυναμική συμπεριφορά μιας μοτοσυκλέτας, έπρεπε να δαπανήσεις κάτι λιγότερο από 15.000 ευρώ. Η SYM το αλλάζει ΚΑΙ αυτό.



Με τα νέα δεδομένα της αγοράς, όπως αυτά διαμορφώθηκαν στη μετά covid εποχή, η τιμή του ADXTG είναι πολύ χαμηλή. Το γιατί θα το διαπιστώσετε στη δοκιμή που έγινε εντός και εκτός πόλης, σε εθνικό και επαρχιακό δίκτυο. Θα πρέπει να ξεκαθαριστεί πως το ADXTG είναι το μοναδικό μοντέλο της αγοράς που είναι κατασκευασμένο στη φιλοσοφία του X-ADV της Honda. Οι ομοιότητές τους με τα υπόλοιπα scooter περιπετειώδους εμφάνισης περιορίζονται στο design. Για να μην παρεξηγηθούμε δεν τίθεται θέμα σύγκρισης με τον γενάρχη της κατηγορίας. Το X-ADV έχει δικύλινδρο κινητήρα μεγαλύτερου κυβισμού, διαθέτει κιβώτιο διπλού συμπλέκτη (DCT), σουίτα ηλεκτρονικών τελευταίας τεχνολογίας, cruise control, TFT με συνδεσιμότητα. Το μοντέλο της Honda κοστίζει 14.770€, με αυτό της SYM να υπολείπεται σε εξοπλισμό και κυβισμό, αλλά η τιμή του κυμαίνεται στα 7.195€.



Mindthegap

Η εταιρεία από την Ταϊβάν έδωσε «προσοχή στο κενό» παρουσιάζοντας ένα crossover μεσαίου κυβισμού, που μπορεί να κινηθεί με την ίδια ευκολία τόσο εντός όσο και εκτός πόλης, χωρίς να φοβάται τους βατούς χωματόδρομους. Ενδεικτικό του τελευταίου η ύπαρξη προστατευτικής ποδιάς, από ανθεκτικό πλαστικό, κάτω από τον κινητήρα.

Μια εντελώς νέα όψη με adventure εμπνεύσεις, όπως προβολείς με «αποφασιστικό» βλέμμα, «ασπίδα» με έντονο ανάγλυφο και ακροβολισμένα LED ημέρας με τύπου «κυνόδοντες» σχεδίαση, αλλά και η μεγάλη ρυθμιζόμενη ζελατίνα συμβάλλουν σε μια δυναμική και ταυτόχρονα εκλεπτυσμένη εικόνα. Όλο το σώμα του ADX150 είναι λεπτό, αθλητικό, από εμπρός έως πίσω. Ακόμη και το ψηλά τοποθετημένο τελικό αφομοιώνεται μέσα στη σχεδίαση του πίσω τμήματος και δεν εξέχει σχεδόν καθόλου. Τόσο οι χούφτες, όσο και το ανεστραμμένο πιρούνι με χρυσά στελέχη που διαθέτει μεγάλες διαδρομές δένουν με την καλογυμνασμένη σιλουέτα του ADX150.



Χωροταξικά τα 1.535mm. του μεταξονίου έχουν αξιοποιηθεί εξαιρετικά για να προσφέρουν μεγάλους χώρους για δύο μεγάλοςωμους αναβάτες. Η σέλα, βρισκόμενη σε απόσταση 790mm από το έδαφος, αν και λεπτή, προσφέρει άνεση χάρη στο αναπαυτικό αφρώδες υλικό.

Ο μοναδικός αποθηκευτικός χώρος 32lt φιλοξενεί άνετα ένα full face κράνος. Οι χειρολαβές του συνεπιβάτη ενισχύουν τη λειτουργικότητα, όμως η απουσία σχάρας περιορίζει τις μεταφορικές δυνατότητες.

Για τους απαιτητικούς Ευρωπαίους

Η SYM συνεχίζει να εξελίσσει τα μοντέλα της έχοντας κέντρο έρευνας, εξέλιξης και σχεδιασμού στην Ευρώπη. Έτσι το ADXTG είναι «γέννημα θρέμμα» της γηραιάς ηπειρού, απευθύνεται στους κατοίκους της, που ασφουκτιούν στα αστικά κέντρα και επιλέγουν δίκυκλα καλοσχεδιασμένα και τεχνολογικά προηγμένα. Το ADXTG, όπως και το MaxsymTL, είναι η «βιτρίνα» της SYM και αυτό επιβεβαιώνεται από την άρτια κατασκευή και τον πλήρη εξοπλισμό του crossover μοντέλου της.



Η θέση οδήγησης τοποθετεί τον αναβάτη μέσα στο ADXTG, με τα χέρια του στο τιμόνι ελαφρώς πιο ψηλά απ' όσο θα θέλαμε, οι γάμπες να «αγκαλιάζουν» το ψηλό τούνελ και τα πέλματα να στριμώχνονται στον μικρό χώρο που τους αναλογεί στην ποδιά.

Μια μικρή παραφωνία στον πλούσιο εξοπλισμό του ADXTG αποτελεί το πάνελ οργάνων που αποτελείται από μια έγχρωμη LCD οθόνη, η οποία όμως δεν προσφέρει εύκολο χειρισμό από διακόπτες στο τιμόνι, καθώς οι ρυθμίσεις γίνονται μέσω δύο κουμπιών στα άκρα της. Το σύστημα smartkey συμβάλλει στην ευκολία χειρισμού, επιτρέποντας την εκκίνηση, καθώς και το άνοιγμα της σέλας και του ρεζερβουάρ μέσω ενός τριπλού διακόπτη κάτω από το τιμόνι, απλοποιώντας τη διαδικασία.

Επιπλέον, ο αναβάτης έχει στη διάθεσή του ενσωματωμένη θύρα USB QC 3.0 για εύκολη φόρτιση συσκευών.



Στον τομέα της ασφάλειας, το ADXTG 400 είναι εξοπλισμένο με δικάναλο ABS Bosch 10.3 MB, το οποίο διαθέτει off-road λειτουργία που απενεργοποιεί το ABS στον πίσω τροχό και μειώνει την παρέμβασή του στον μπροστινό. Επιπλέον, το traction control μπορεί επίσης να απενεργοποιηθεί, επιτρέποντας στον αναβάτη μεγαλύτερο έλεγχο και περισσότερη ελευθερία σε συνθήκες off road οδήγησης.

Το πλαίσιο τύπου χωροδικτύωμα του ADXTG 400 είναι κατασκευασμένο από ατσάλι, παρέχει αυξημένη ακαμψία και αντοχή στις στρεβλώσεις, ενώ παράλληλα συμβάλλει στη μείωση του βάρους. Ο μονοκύλινδρος κινητήρας λειτουργεί ως ενεργό στοιχείο του, ενισχύοντας τη συνοχή και τη σταθερότητα του scooter. Η αρχιτεκτονική του βασίζεται στο επιτυχημένο Maxsym TL, με καίριες βελτιώσεις για μεγαλύτερη αντοχή και ελαφρύτερη κατασκευή.

Ο συνδυασμός τιμονόπλακων τύπου μοτοσυκλέτας και ανεστραμμένου πιρουνιού 41mm εξασφαλίζει καλύτερο έλεγχο και αίσθηση στην οδήγηση, ειδικά σε απαιτητικές συνθήκες. Το κεντρικά τοποθετημένο αμορτισέρ, εξοπλισμένο με σύστημα μοχλισμού, βελτιώνει την απόδοση της πίσω ανάρτησης, προσφέροντας πιο ομαλή και άνετη εμπειρία σε διάφορα εδάφη.



Το αλουμινένιο ψαλίδι, το οποίο είναι 20% μακρύτερο από εκείνο του Maxsym TL, βελτιώνει τη σταθερότητα και την κατανομή των δυνάμεων κατά την οδήγηση, διατηρώντας παράλληλα το χαμηλό του βάρος στα 7 κιλά. Αυτές οι αναβαθμίσεις προσδίδουν στο ADXTG 400 καλύτερο έλεγχο και άνεση, καθιστώντας το ιδανικό για όσους αναζητούν ένα ανθεκτικό και ευέλικτο crossover scooter, κατάλληλο τόσο για την πόλη όσο και για μεγαλύτερες διαδρομές. Το βάρος του με υγρά φτάνει τα 213kg, με το ρεζερβουάρ να έχει χωρητικότητα 13 λίτρα.

Hyper-VVS

Η SYM ανέπτυξε έναν νέο κινητήρα για το ADXTG, ο οποίος είναι μονοκύλινδρος, υγρόψυκτος, τετραβάλβιδος και συμμορφώνεται με τις προδιαγραφές Euro5+. Διαθέτει χωρητικότητα 399cc, αποδίδοντας 35hp στις 7.000rpm και ροπή 3,78Kgm στις 5.500rpm. Το 90% της ροπής είναι διαθέσιμο ήδη από τις 4.500rpm, πριν την ενεργοποίηση του συστήματος μεταβλητού χρονισμού βαλβίδων (Hyper-VVS) στις 5.500rpm. Για ομαλότερη λειτουργία, ο κινητήρας είναι εξοπλισμένος με δύο αντικραδασμικούς άξονες, ενώ το φίλτροκούτι βρίσκεται στον λαιμό του πλαισίου, μακριά από τη σκόνη και τις ακαθαρσίες.



Η τελική μετάδοση γίνεται μέσω αλυσίδας, η οποία είναι σχεδόν πλήρως καλυμμένη με πλαστικά προστατευτικά, περιορίζοντας την έκθεση σε σκόνη και υγρασία, αυξάνοντας έτσι τη διάρκεια ζωής της. Ο υγρός, πολύδισκος, φυγοκεντρικός συμπλέκτης χρησιμοποιεί ιμάντα στο κιβώτιο συνεχώς μεταβαλλόμενων σχέσεων (CVT).

Οι χυτές αλουμινένιες ζάντες είναι 15 ιντσών μπροστά και 14 ιντσών πίσω με ελαστικά της MAXXIS διαστάσεων 120/70, μπροστά και 150/70 πίσω. Ένα δισκόφρενο σε κάθε άκρο, διαμέτρου 275mm και 233mm, συνδυάζονται με τετραέμβολη δαγκάνα ακτινικής στήριξης και διέμβολη.

Περισσότερο μοτοσυκλέτα

Μετά την πρώτη μας επαφή τον Σεπτέμβριο του 2024, που οδηγήσαμε το ADXTG στην άρτια πανευρωπαϊκή του παρουσίαση που έγινε στη χώρα μας, από την ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε., ήρθε η ώρα της πλήρους δοκιμής.



Ενώ σε επιτόπιους ελιγμούς δείχνει τα παραπανίσια κιλά του, όταν αρχίζει να κινείται νοιώθεις πως οδηγείς μια μοτοσυκλέτα κάτω από 200kg. Μάς άρεσε η ουδέτερη οδική συμπεριφορά και η ευκολία στον χειρισμό. Εργονομικά το μοντέλο της SYM παίρνει πολύ υψηλό βαθμό. Παίρνεις θέση “μέσα” στο scooter και όχι “πάνω” σε αυτό, κάτι που προσωπικά μου αρέσει πολύ οδηγώντας τέτοιου είδους δίκυκλα, διότι αισθάνεσαι προστατευμένος από τον αέρα και γενικότερα από τα καιρικά φαινόμενα. Όμως στην περίπτωση του ADXTG τα πόδια παραμένουν ακάλυπτα από την ποδιά, σαν να οδηγείς μοτοσυκλέτα.

Ο μονοκύλινδρος ακούγεται έντονα τόσο εν στάσει τόσο και εν κινήσει και ο «πνιγμένος» ήχος από το φιλτροκούτι, που βρίσκεται κοντά στον αναβάτη, θα φανεί περίεργος αρχικά. Η μετάδοση μεταφέρει απόλυτα γραμμικά τη δύναμη στον πίσω τροχό και είναι άκρως εκμεταλλεύσιμη σε όλο το φάσμα στροφών. Η ενεργοποίηση του συστήματος μεταβλητού χρονισμού βαλβίδων γίνεται ομαλά, χωρίς απότομες μεταβάσεις, γύρω στις 5.500rpm, με την ένδειξη να εμφανίζεται και στο πάνελ οργάνων. Η τελική ταχύτητα καταγράφηκε στα 150km/h. Οι κραδασμοί γίνονται αισθητοί μόνο χαμηλά, αλλά περνούν απαρατήρητοι. Η ακρίβεια στην απόκριση του γκαζιού είναι εξαιρετική. Το ADXTG καταναλώνει 4,5lt για κάθε 100km, με την αυτονομία να φτάνει εύκολα τα 280+ km.



Μας εντυπωσίασε, καθώς σε συνεχόμενες αλλαγές κατεύθυνσης είναι ακριβές και πολύ θετικό. Μέσα στη στροφή κρατάει την τροχιά του, δείγμα της απόλυτα ισορροπημένης κατανομής βάρους, της σωστής λειτουργίας των αναρτήσεων και των ελαστικών της Maxxis. Απόλυτα σταθερό εξαιτίας του πολύ καλού πλαισίου σε χαμηλές και υψηλές ταχύτητες. Τα φρένα, χωρίς να διαθέτουν την “απόλυτη” αίσθηση, ανταποκρίνονται στο έργο τους. Το ABS διαθέτει μεγαλύτερη ευαισθησία στον πίσω τροχό και ενεργοποιείται πιο εύκολα.

Στον αυτοκινητόδρομο ένας αναβάτης 1,75m καλύπτεται από τη ζελατίνα σε υψηλή θέση και από τα πλαστικά στον κορμό. Λίγες ριπές αέρα φτάνουν στους ώμους. Η σέλα είναι σκληρή αλλά πολύ άνετη. Σχεδόν χωρίς στάση για δύο ώρες δεν κουραστήκαμε καθόλου. Μέσα στην πόλη δείχνει πως πρόκειται για ένα scooter που μπορεί να χρησιμοποιείται καθημερινά και να ελίσσεται άνετα ανάμεσα σε σταματημένα τετράτροχα. Σύμμαχος οι μαζεμένες διαστάσεις, το χαμηλό ύψος, η σχεδίαση της σέλας που επιτρέπει να πατάνε τα πόδια κάτω με ευκολία και το ικανοποιητικό κόσψιμο τιμονιού. Για μια ακόμη φορά, στο “σταμάτα – ξεκίνα” εκτιμάς την απόλυτη γραμμική συμπεριφορά της μετάδοσης και την ακριβέστατη απόκριση στο γκάζι.



Η ανάρτηση πληροφορεί σωστά τον αναβάτη χωρίς να δυσκολεύεται να αποδώσει ικανοποιητικά και προβλέψιμα ακόμη και σε δύσκολο χωματόδρομο. Επιπλέον τα 160mm. απόσταση από το έδαφος και η προστατευτική ποδιά του κινητήρα σε αφήνουν να οδηγείς χωρίς να ανησυχείς για το αν θα «βρει». Μπορείς λοιπόν να εκμεταλλευθείς τις off road δυνατότητες του ADX125T που τηρουμένων των αναλογιών είναι ιδιαίτερα εντυπωσιακές.

Ένα ακόμη SYM στον δρόμο για την κορυφή

Μοντέρνο σε κάθε του πτυχή, πλήρως εξοπλισμένο και με σύγχρονες τεχνολογίες, το ADXTG απευθύνεται τόσο σε όσους αναζητούν ένα άνετο και ελκυστικό maxi scooter με compact διαστάσεις, όσο και σε εκείνους που θέλουν ένα στιβαρό και ευέλικτο cross over.



Χωρίς να του λείπει τίποτα ουσιαστικό ή σύγχρονο, προσφέρει δυναμικό και ξεχωριστό στυλ, προηγμένη τεχνολογία και συμπεριφορά που θυμίζει μοτοσυκλέτα. Ανταποκρίνεται εξαιρετικά σε δύσκολα τερρέν, ενώ στους ασφάλτινους δρόμους ξεχωρίζει για την πολιτισμένη και ισορροπημένη απόδοσή του. Ένα scooter που δημιουργεί τη δική του κατηγορία και διατίθεται σε προσιτή τιμή.



















