

SYM ADXTG 400, Δοκιμή: Game Reset!

[ΠΛΗΡΕΙΣ ΔΟΚΙΜΕΣ 15/01/2025](#)

Κομίζοντας τεχνολογία και καινοτομία στη μεσαία κατηγορία

Κυβισμός: 399 cc * Ιπποδύναμη: 35 ίπποι στις 7.000 rpm * Τελική ταχύτητα 140 km/h (πραγματική) * Βάρος: 213kg (γεμάτο) * Τιμή: 7.195 € (Ιανουάριος '25)

Με την παρουσίαση του SYM ADXTG 400, η ταϊβανέζικη εταιρία δεν φέρνει ένα ακόμα σκούτερ στην κατηγορία των μεσαίων κυβικών που να το “παίζει” Adventure στην εμφάνιση, αλλά μια πραγματική Σκουτερο-Μοτοσυκλέτα, εφοδιασμένη με τεχνολογία και καινοτομία, που κυριολεκτικά αποτελεί “Μια κατηγορία από μόνη της!”

Κείμενο: Βασίλης Αντζουλάτος, Φωτογραφίες: Μιχάλης Λαζαρίδης

Ένα πραγματικό cross-over, ένα δίτροχο που συναντιέται στο σταυροδρόμι δυο κόσμων, γεφυρώνοντας τα μεσαία σκούτερ και τις μοτοσυκλέτες, τη στιγμή που **η μόδα της εποχής αποζητά εμφάνιση Adventure/Παντός Εδάφους**, ακόμα κι αν πρόκειται για δίτροχο αστικών μετακινήσεων.



Το SYM ADXTG 400 είναι ο πρωτοπόρος των urban adventure στην κατηγορία των σκούτερ μεσαίου κυβισμού, κι αυτό πρόκειται να δούμε ευθύς αμέσως.

Η Honda ήταν η εταιρία που δημιούργησε την πρώτη υβριδική τύπου Σκούτερο-Μοτοσυκλέτα και μάλιστα Adventure, με το X-ADV 750 και μετά ακολούθησε η Peugeot με το XR400, που όμως ήταν περισσότερο ένα σκούτερ με ανάποδο πιρούνι, μεγάλο 17άρη τροχό και περίτεχνη πίσω ανάρτηση, παρά ένα “υβρίδιο crossover”, όπως το Honda και το ADXTEG 400 τώρα.



Βέβαια στον δρόμο της πρωτοπορίας, πρέπει να πούμε πως πρώτη ήταν η Yamaha που τόλμησε να κάνει την κίνηση 25 χρόνια πριν με το εμβληματικό TMAX 500, εγκαθιδρύοντας μια νέα τάξη πραγμάτων, η οποία ζευγάρωνε σκούτερ και μοτοσυκλέτες... που θεωρητικά δεν μπορούσαν να ενωθούν, συνδυάζοντας την πρακτικότητα και την ευκολία χρήσης των σκούτερ, με τα δυναμικά χαρακτηριστικά των μοτοσυκλετών. Και η γιαπωνέζικη εταιρία των τριών διαπασών τα κατάφερε περίφημα, παίρνοντας ό,τι καλύτερο είχε να προσφέρει ο κάθε χώρος.

Έκτοτε κι άλλοι κατασκευαστές ακολούθησαν την πετυχημένη, αλλά ακριβή συνταγή, όπως η Honda (Forza 750), η Kymco (AK 550) και η SYM (TL 508), πάντα όμως σε κατηγορίες premium των 500+κυβικών.



Η τελευταία των παραπάνω, η **SYM**, μετά το δικύλινδρο TL, κάνει το τολμηρό βήμα και **παρουσιάζει τώρα την ίδια πετυχημένη φόρμουλα στη μεσαία κατηγορία των 400 κυβικών**, με ένα μοντέλο που μπορεί να ονομάζεται ADXTG, **αλλά έχει ξεκάθαρο στόχο**, δημιουργώντας μια νέα κατηγορία υβριδικών Urban Adventure σκούτερ.

Το νέο SYM ADXTG 400 **“πατάει πόδι”** προσφέροντας και μεγαλύτερη ιπποδύναμη, αλλά και τεχνολογικό έργο αδιαμφισβήτητης ποιότητας, ενώ παντρεύει την πρακτικότητα της κατηγορίας με τυπικά χαρακτηριστικά του κόσμου των crossover μοτοσυκλετών.



Η εμφάνιση του SYM ADXTG 400 μπορεί σύμφωνα με την εταιρία να εμπνέεται από τον σμιλόδοντα τίγρη (εξ ου και το TG – TiGer – στο όνομά του) **τον οποίο εμείς ομολογούμε ότι δεν γνωρίζαμε**, αυτό που ξέρουμε όμως είναι ότι το design είναι πολύ καλό, χωρίς να κομίζει κάτι νέο – χρησιμοποιεί **εμβληματικά στοιχεία** άλλων μοντέλων (όπως πχ του ADV350 της Honda), και με αυτόν τον τρόπο κατορθώνει πολύ γρήγορα να γίνει αρεστό!

Παράλληλα, η ποιότητα κατασκευής είναι εξίσου καλή, ενώ είναι **λίγες οι λεπτομέρειες που ξεφεύγουν** σε κάποια σημεία, τα οποία πρέπει να ψάξεις αρκετά για να τα βρεις.



Πέρα από την ψηλή ζελατίνα και το ογκώδες μπροστινό τμήμα φέρινγκ/ποδιά, το 400 φοράει **δύο επιθετικής σχεδίασης, ισχυρούς προβολείς LED** και φωτιστικά στοιχεία DRL (ημέρας) που κατεβαίνουν προς τα πλαϊνά του μπροστινού μέρους σαν δύο αιχμηρά δόντια... τίγρη.

Συνολικά **το στυλ είναι ισορροπημένο**, με στρογγυλεμένες άκρες και πολύ πιο ευμεγέθες κεντρικό τμήμα από άλλα σκούτερ, ακριβώς λόγω της παρουσίας ενός γεροδεμένου σωληνωτού πλαισίου, τύπου χωροδικτύωμα, απ' όπου κρέμεται/στηρίζεται **ο κόμπακτ, υπερμοντέρνος και τεχνολογικά εξελιγμένος μονοκύλινδρος κινητήρας** (ο πιο “προικισμένος” στην κατηγορία του, όπως θα δούμε παρακάτω) σαν ενεργό τμήμα. Πρόκειται δηλαδή για μια διάταξη τύπου “διαμάντι”.



Το πίσω τμήμα του 400 είναι και αυτό καλλίγραμμο και τόσο φαρδύ ώστε να **του επιτρέπει να φιλοξενήσει αποθηκευτικό χώρο 32 λίτρων κάτω από τη σέλα**, αρκετά βαθύ για ένα full-face κράνος ή ένα μικρό σακίδιο, αλλά και τόσο ευρύχωρο ώστε να φιλοξενεί τον συνεπιβάτη σε μια άνετη και χαλαρωτική θέση. Το σκούτερ ολοκληρώνεται με ένα καλοσχεδιασμένο οπίσθιο φωτιστικό σώμα σχήματος “M”.

Τα πόδια του συνεπιβάτη **τοποθετούνται σχετικά ψηλά, σε αναδιπλούμενα μαρσιπέ,** καλυμμένα με λάστιχο, ενώ διαθέτει και μεγάλες χειρολαβές για τη στήριξή του. Οι αλληλοκαλυπτόμενες πλαστικές επιφάνειες διαφορετικού υλικού και χρώματος δημιουργούν μια εικόνα σκληροτράχηλης κατασκευής.



Για να τονιστεί η δυνατότητα χρήσης και εκτός δρόμου του 400, πέρα από τα λάστιχα διπλής χρήσης με μεγάλης επιφάνειας “τακούνια”, υπάρχει προστατευτική ποδιά κινητήρα (από ενισχυμένο πλαστικό), ενώ παρόντα είναι το ψηλότερα, **διαγώνια τοποθετημένο τελικό** της εξάτμισης, η αυξημένη διαδρομή των αναρτήσεων, οι προστατευτικές χούφτες τιμονιού, η μπρονζέ σωλήνα της εξάτμισης και **τα χρυσά στελέχη** του πιρουνιού.

Το πρώτο από τα καινοτόμα στοιχεία του SYM ADXTG 400 – πέρα από το πλαίσιο χωροδικτύωμα με το κρεμαστό μοτέρ σε κεντρική/μπροστινή θέση – είναι ο μονοκύλινδρος κινητήρας 399 κυβικών εκατοστών **με 35 ίππους (στις 7.000 rpm)**, ο οποίος διαθέτει σύστημα μεταβλητού χρονισμού βαλβίδων που ονομάζεται Hyper-VVS.



SCOOTER.NET.gr
ΤΑ ΠΑΝΤΑ ΓΙΑ ΤΑ SCOOTER

Είναι πρώτη φορά που τοποθετείται σε σκούτερ μεσαίου κυβισμού τέτοιο σύστημα, το οποίο **συμβάλλει στην ουσιαστική ενίσχυση της ροπής** απευθείας από τις χαμηλές στροφές, με το 90% των 3,78 kgm (που είναι η μέγιστη ροπή του) να είναι διαθέσιμο ήδη από τις 4.500 rpm, 1.000 rpm κάτω από τις στροφές ενεργοποίησης του εκκεντροφόρου υψηλού προφίλ, που βοηθά στην ενίσχυση της απόδοσης στις υψηλές στροφές.

Μετά, στα υπόλοιπα ξεχωριστά στοιχεία του 400, έχουμε έναν εξελιγμένο φυγοκεντρικό συμπλέκτη, τη στιγμή που ο κινητήρας χρησιμοποιεί αλυσίδα στην τελική του μετάδοση! Πρόκειται για μια λύση που ίσως δυσανεστήσει κάποιους σκουτερίστες, αλλά να είστε σίγουροι πως είναι **πολύ πιο αξιόπιστη στο πέρασμα του χρόνου και φθηνότερη στην αντικατάστασή της** σε σύγκριση με τον κλασικό ελαστικό ιμάντα κίνησης. Λίγη παραπάνω συντήρηση θα τη χρειάζεται βέβαια, δηλαδή λίπανση και ρύθμιση.



Το ενδιαφέρον είναι επίσης ότι **υπάρχουν δύο αντικραδασμικοί άξονες**, αντίθετα περιστρεφόμενοι, για να μειώνονται οι κραδασμοί, όπως και κάποια καλούδια ακόμα που προέρχονται από τον κόσμο εκτός δρόμου, όπως η διπλή αντλία λαδιού που πάντα τροφοδοτεί με λάδι το σύστημα λίπανσης, τραβώντας λιπαντικό ακόμα και σε μεγάλες κλίσεις και το φιλτροκούτι που είναι τοποθετημένο **πίσω από το λαιμό του τιμονιού**, για να δέχεται όσο το δυνατόν λιγότερη σκόνη.

Στον μπροστινό τροχό υπάρχει ανάποδο πιρούνι με **μεγάλη διάμετρο καλαμιών στα 41 mm (!)** με δύο πλάκες μοτοσυκλετιστικού τύπου, και αυξημένη διαδρομή στα 140 mm, ενώ πίσω υπάρχει ένα εντυπωσιακό, **στιβαρό, χυτό αλουμινένιο ψαλίδι**, που θυμίζει KTM, με εμφανείς κοιλότητες και νεύρα. Στον πίσω τροχό συναντάμε **ένα κεντρικά τοποθετημένο αμορτισέρ**, που δίνει διαδρομή τροχού 115 mm και, το σημαντικό, διαθέτει μοχλικό σύστημα με συνδέσμους/ζύγωθρα, που προσφέρει προοδευτική λειτουργία!



Στα φρένα συναντάμε **έναν μόνο δίσκο μπροστά με διάμετρο 275 mm**, με 4πίστονη ακτινικά τοποθετημένη δαγκάνα, ενώ πίσω υπάρχει δίσκος διαμέτρου 233 mm με 2πίστονη δαγκάνα. Τα φρένα διαθέτουν δικάναλο **ABS τελευταίας γενιάς Bosch 10.3MB**, ενώ στο πρόγραμμα “Off-Road” απενεργοποιείται στον πίσω τροχό, επηρεάζοντας παράλληλα και το σύστημα του μπροστινού τροχού, καθυστερώντας τη λειτουργία του. Συγχρόνως και το traction control μπορεί να απενεργοποιηθεί για καλύτερο έλεγχο του σκούτερ στη χωμάτινη χρήση.



 **SCOOTER.NET**³⁷
ΤΑ ΠΑΝΤΑ ΓΙΑ ΤΑ SCOOTER

Οι τροχοί του 400 είναι μεγάλης διαμέτρου μπροστά στις 15 ίντσες (ελαστικό 120/70) και μεσαίας διαμέτρου πίσω στις 14 ίντσες (ελαστικό 150/70), με τα ελαστικά να είναι χάραξης διπλής χρήσης (άσφαλτος-χώμα) κατασκευασμένα από τη Maxxis.

Το μεταξόνιο είναι γενναιόδωρο στα 1.535 mm, αυξημένη είναι η απόσταση από το έδαφος για να μην τραυματίζεται εύκολα η “κοιλιά” του 400 στο χώμα και για να περνάει πάνω από μεγαλύτερες ανωμαλίες του δρόμου, και η σέλα έχει ύψος 790 mm. Το ρεζερβουάρ χωράει 13 λίτρα καυσίμου και το συνολικό βάρος, με το σκούτερ γεμάτο, ανέρχεται στα αρκετούτσικα 213 κιλά.



Όλα τα συστήματα ελέγχονται από **μια έγχρωμη, καλοσχεδιασμένη με ευανάγνωστες ενδείξεις** οθόνη LCD με αρνητικό φωτισμό, που παρέχει σαφείς πληροφορίες. Με μπαρίτσες απεικονίζονται το στροφόμετρο (κόκκινο στις 7.500 rpm), το βενζινόμετρο και η θερμοκρασία του κινητήρα.

Διαθέτοντας αποθηκευτικό χώρο 32 λίτρων κάτω από τη σέλα (**αλλά όχι άλλα ντουλαπάκια δυστυχώς**), το ADXTG μπορεί εύκολα να μεταφέρει ένα φουλφίς κράνος και ακόμη και μερικά επιπλέον αντικείμενα. Η σέλα **ανοίγει πολύ εύκολα με το keyless**, αλλά και ένα καλά τοποθετημένο κουμπί πάνω από τον κεντρικό διακόπτη.



Το άνοιγμα του μικρού καπακιού που αποκαλύπτει την τάπα του ντεπόζιτου γίνεται κι αυτό από κουμπί στην ίδια περιοχή, **ενώ υπάρχει και θύρα USB λίγο πιο κάτω** που θα επιτρέψει να επαναφορτίσουμε το smartphone μας.

Η προστασία που προσφέρει η ρυθμιζόμενη ζελατίνα **είναι πολύ καλή** (διαθέτει μια καλοφτιαγμένη αλουμινένια βάση/μηχανισμό), αρκεί να βρίσκεται στην υψηλή θέση.



Η ζελατίνα είναι ρυθμιζόμενη χειροκίνητα σε δύο θέσεις χωρίς εργαλεία, κάτι που είναι πολύ καλό, αλλά αυτό **μπορεί να γίνει μόνο με σταματημένο το σκούτερ**, γιατί είναι δύσκολο και επικίνδυνο να πραγματοποιηθεί ρύθμιση με το ένα χέρι καθώς οδηγείς.

Στο Δρόμο... Η ώρα της δοκιμής

Προορισμένο για ένα ευρύ κοινό, το SYM ADXTG 400 σχεδιάστηκε με στόχο να ικανοποιήσει όσο το δυνατόν περισσότερους απαιτητικούς αγοραστές που θέλουν να τα κάνουν “όλα με ένα”... πράγμα που ισχύει και στην πράξη, όπως θα δούμε.



 **SCOOTER.NET** 3T
ΤΑ ΠΑΝΤΑ ΓΙΑ ΤΑ SCOOTER

Η θέση οδήγησης είναι τυπική, Adventure-άδικη, όπως είχαμε γράψει και στην πρώτη μας επαφή με το 400 της SYM, **στην Πανερωπαϊκή παρουσίαση-δοκιμή που έγινε στην Ελλάδα**, προς τιμήν της αντιπροσωπείας Γκοργκόλης ΑΕ η οποία την ανέλαβε εξ ολοκλήρου. Ο κορμός του αναβάτη τοποθετείται κάθετος με το έδαφος και **τα χέρια ανεβαίνουν ψηλά λόγω θέσης τιμονιού** με ψηλά καβαλέτα, σε μια θέση που ίσως ξενίσει τους ψηλότερους αναβάτες.



Παρά το πνεύμα crossover που διέπει το SYM ADXTG 400, **το ύψος της σέλας των 790 mm παραμένει προσιτό**, κυρίως λόγω της σχεδίασής της με “κομμένα” πλαϊνά για ευκολότερη πρόσβαση των ποδιών στο έδαφος.

Η όλη αίσθηση που σου προσφέρει το 400, πάντως, είναι ότι **βρίσκεσαι πάνω σε μοτοσυκλέτα** και όχι σε σκούτερ.

Ένα σημείο που αξίζει να δώσουμε την προσοχή μας εδώ, είναι **η μη κάλυψη των ποδιών από τον αέρα** – σαν σε μοτοσυκλέτα είπαμε... – και παρότι τα φαρδιά μαρσιπέ προστατεύουν το κάτω μέρος των άκρων από τα νερά που εκτινάσσει ο μπροστινός τροχός, τα γόνατα μένουν εκτεθειμένα στο κρύο και τη βροχή.



Το σκαρφάλωμα πάνω στη σέλα **γίνεται όπως στις μοτοσυκλέτες**, ανεβάζοντας το πόδι από το πίσω μέρος του δίτροχου, μιας και το τούνελ είναι ψηλό για να γίνει ανέβασμα “αλα σκούτερ”. Οι διακόπτες είναι καλοφτιαγμένοι, τα χειριστήρια ρυθμιζόμενα και εύκολα προσβάσιμα, **παρότι το τιμόνι είναι ελαφρώς ψηλά και κοντά στο σώμα του αναβάτη**, θέλοντας να θυμίσει την Adventure καταγωγή του.

Το Traction Control και το ABS ρυθμίζονται **μέσω δύο κουμπιών** κάτω από την οθόνη, ενώ σημειώστε ότι τα φλας εκπέμπουν και ενοχλητικό ηχητικό σήμα όταν βρίσκονται σε λειτουργία, χαρακτηριστικό που εκνευρίζει κάμποσους από εμάς... (αλλά ακριβώς αυτή είναι η δουλειά τους).



Η εκκίνηση χωρίς κλειδί **είναι πολύ εύκολη και “ευχάριστη”** στην καθημερινότητα, σε αντίθεση με κάποια άλλα Keyless συστήματα που σου σπάνε τα νεύρα.

Η καλή ακτίνα στροφής του μπροστινού τροχού **διευκολύνει πολύ τους ελιγμούς** (με τίποτε δεν καταλαβαίνεις πως έχεις από κάτω σου μεγάλο 15άρη τροχό) στις αστικές συνθήκες. Αυτή είναι η πρώτη καλή διαπίστωση, όπως επίσης και ότι το – προηγουμένως δύσκολο να σπρωχτεί στο ξεπαρκάρισμα με τα χέρια σκούτερ – **μόλις αρχίσει να κινείται “χάνει” αυτόματα καμιά 30αριά κιλά!**

Είναι βλέπετε αυτή η **“μαγική” κατανομή βάρους** 50% στον μπροστινό τροχό και 50% στον πίσω που κάνει τη σωστή συνταγή ενός ισορροπημένου δίτροχου και δικαιώνει τη SYM για τις επιλογές της.



Πέρα των άλλων, η σωστή κατανομή, μαζί με το μεγάλο μεταξόνιο **δημιουργούν ένα ιδιαίτερα σταθερό σύνολο**, σε οποιαδήποτε ευθεία ή στροφή, μιας και αντιδρά σαν μοτοσυκλέτα. Ξεχάστε την οδική συμπεριφορά των σκούτερ, έρχεται το SYM ADX1TG 400!

Ο μονοκύλινδρος κινητήρας με τους 35 ίππους **είναι, όπως ήδη αναφέραμε, ο πιο τεχνολογικά εξελιγμένος στην κατηγορία του** και το ισχυρό του ατού είναι το πώς εμφανίζεται “γεμάτος” και δυνατός σε όλες τις στροφές λειτουργίας του και έχει άριστη απόκριση στο γκάζι, χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση.



Επίσης το γκάζι και ο ψεκασμός προσφέρουν πολλή ακρίβεια (**το αντιλαμβάνεσαι στα μικρά ανοίγματα του γκαζιού** στους αργούς, ντελικάτους ελιγμούς στην πόλη), ενώ η δύναμη έρχεται αμέσως, κάνοντας το 400 ένα πραγματικά διασκεδαστικό μηχανήμα.

Οι επιδόσεις ενισχύονται ιδιαίτερα κατά τη χρήση του συστήματος μεταβλητού χρονισμού βαλβίδων Hyper-VVS, το οποίο **διαχειρίζεται τα έκκεντρα του εκκεντροφόρου και συγκεκριμένα τις βαλβίδες εισαγωγής**, ανάλογα με τις στροφές του κινητήρα.



Επίσης στις υψηλότερες στροφές ο μονοκύλινδρος κινητήρας **δεν “λαχανιάζει”, αλλά κρατάει την καλή του απόδοση**, τη στιγμή που οι κραδασμοί είναι μάλλον διακριτικοί χάρη στον διπλό αντικραδασμικό άξονα και εμφανίζονται αποδυναμωμένοι σε μαρσιπέ και σέλα.

Η SYM ανακοινώνει κατανάλωση 4 λίτρων ανά 100 km/h, ενώ **η πραγματική δεν απέχει και πολύ στα 4,6 lt/100km**, γεγονός που σε συνεργασία με το ρεζερβουάρ που γεμίζει με 13 λίτρα καυσίμου, μας δίνει αυτονομία κοντά στα 280 χιλιόμετρα... όχι άσχημα θα λέγαμε.

Η ενεργοποίηση **των βαλβίδων μεταβλητού χρονισμού** γίνεται γλυκά, χωρίς “σκαλοπάτι” κοντά στις 5.500 rpm (ανάβει και ενδεικτικό λαμπάκι στο όργανο), ενώ η τελική μετρήθηκε με επιμονή στα 148 km/h στο κοντέρ και στα 140 km/h πραγματικά.



 **SCOOTERNET.3T**
TA HANTA GIA TA SCOOTER



 **SCOOTERNET.3T**
TA HANTA GIA TA SCOOTER

Μεταξύ των ελαττωμάτων του κινητήρα **θα αναφέρουμε τον “σκαστό” θόρυβο** που παράγει το φίλτρο αέρα που βρίσκεται ακριβώς κάτω από το κεφάλι του αναβάτη, **κατά την εισαγωγή του αέρα** στο άνοιγμα του γκαζιού και αρχικά σε ξενίζει. Μετά το συνηθίζεις μεν, αλλά θα ήθελες οι μηχανικοί της SYM να τον κάνουν πιο μπάσο και επιβλητικό.

Πλαίσιο, κατανομή βάρους και οι εξαιρετικές αναρτήσεις, όπως θα δούμε παρακάτω, **κάνουν το 400 ιδιαίτερα σταθερό**, αλλά και ευκίνητο. Το άριστα ζυγισμένο σύνολο που κινείται ανάμεσα στα πόδια σου, προσφέρει μεγάλη σιγουριά σε κάθε περίπτωση.

Αυτό είναι **ένα συναίσθημα που “εμπεδώνεται” στο μυαλό του αναβάτη** μετά την 4η-5η μέρα χρήσης του ADXTG – και όχι από την αρχή, που είναι περίοδος εξοικείωσης – κι από κει και πέρα αρχίζει να σε κερδίζει προσφέροντάς σου αυτοπεποίθηση και εμπιστοσύνη.



Μάλιστα για τις γρήγορες και απαιτητικές στροφές υπάρχει ένα κόλπο που μπορεί να κάνει ο αναβάτης για να έχει καλύτερη στήριξη: **μπορεί να κοντράρει το εξωτερικό της στροφής γόνατο, πάνω στην κεντρική κολόνα πίσω από το λαιμό** του τιμονιού. Κι έτσι μπορεί να γείρει χαλαρό το υπόλοιπο σώμα του μέσα στη στροφή.

Στο ταξίδι η ζελατίνα προσφέρει πολύ καλή προστασία, αν μετά από καμιά ώρα βόλτας, αποζητάς μια πιο μαλακή σέλα **με περισσότερο αφρώδες**.



Η ταχύτητα ταξιδιού μπορεί να διατηρείται άνετα, **από τα 100 km/h (5.000 rpm στο στροφόμετρο) και τα 110 km/h (6.000 rpm) μέχρι τα 130 km/h**, με τον κινητήρα να εμφανίζει κατανάλωση 4,5 λίτρων στα 100 km.

Για “ξεμούδιασμα” των ποδιών σε τουριστική χρήση, **υπάρχουν και δεύτερα μαρσιπέ ψηλότερα** στην ποδιά, που ανοίγουν ακόμα περισσότερο τις γωνίες των γονάτων.

Μπορεί οι αναρτήσεις **να είναι ελαφρώς σκληρές για χρήση στο χώμα** και “στεγνές” στην κίνησή τους (βλ. απόσβεση), αλλά στην ασφαλτο που μας ενδιαφέρει κυρίως (κατά 80-90% της χρήσης του σκούτερ) είναι άριστες.



Ειδικά η οπίσθια ανάρτηση με την προοδευτική λειτουργία της είναι **μακράν η καλύτερη της κατηγορίας της** και μια από τις δυο-τρεις καλύτερες... στον πλανήτη σκούτερ.

Ένα πολύ σημαντικό χαρακτηριστικό του SYM ADX TG 400, **ιδίως για όσους έχουν απογοητευτεί (αυτοί και η μέση τους)** από τις σκληρές οπίσθιες αναρτήσεις της πλειοψηφίας των σκούτερ.

Απολαυστικό είναι επίσης και το ανάποδο πιρούνι “μοτοσυκλέτας”, **που είναι απόλυτα προβλέψιμο** και δεν πρόκειται να προβληματίσει ούτε και τους πιο απαιτητικούς σκουτερίστες.



Σημαντικό μάλιστα είναι πως το πιρούνι **διατηρεί τον μπροστινό τροχό σταθερό** στο έντονο φρενάρισμα, μιας και συγκρατεί αποτελεσματικά τη μεταφορά μαζών προς τα μπροστά (βλ. βύθιση του πιρουνιού), λόγω σωστών/σκληρότερων ελατηρίων και της απόσβεσης συμπίεσης. Φτάνοντας στην οδήγηση εκτός δρόμου, που είναι και ένα από τα χαρακτηριστικά που προσελκύει αγοραστές που αποζητούν τη διαφορετικότητα και τις “περιπέτειες” εκτός ασφάλτου, το 400 θα αποδώσει αρκετά καλά, με **υψηλότερη απόσταση από το έδαφος σε σύγκριση με ένα μέσο σκούτερ.**



SCOOTERNET
TA ΠΑΝΤΑ ΓΙΑ ΤΑ SCOOTER

Επίσης το 400 θα καλύψει αξιοπρεπώς το κεφάλαιο “σκούτερ στο χώμα και διακοπές”, προσφέροντας αυτό που θέλουν οι Έλληνες σκουτερίστες... δηλαδή κίνηση στους χωματόδρομους το καλοκαίρι στο νησί. Καθόλου ευκαταφρόνητη επιθυμία θα λέγαμε, **μιας και η αντίθετη περίπτωση (αδυναμία κίνησης στο χώμα)** συνδέεται πάντοτε με απογοήτευση και πολλά “κρίμα”.

Το φρενάρισμα αναλαμβάνει ένας μονός δίσκος διαμέτρου 275 mm στον μπροστινό τροχό και ένας 233 mm πίσω, **με το φρενάρισμα να είναι ικανοποιητικό**, αλλά τα φρένα να υστερούν σε αίσθηση και προοδευτικότητα στη λειτουργία τους (ειδικά το πίσω). Επίσης χρειάζεται να εφαρμόσετε μεγάλη δύναμη για να ενεργοποιηθούν (βλ. σκληρές μανέτες).



Περιττό να πούμε πως θα προτιμούσαμε **δυο (έστω και μικρότερης διαμέτρου) δίσκους στον μπροστινό τροχό**, και για λόγους συμμετρίας στο φρενάρισμα (και αισθητικά), αλλά και περισσότερης επιβραδυντικής ισχύος.

Τα ελαστικά που φορούσε το 400 ήταν **τα διπλής χρήσης Maxxis M6017**, τα οποία ήταν αποδοτικά σε καλή άσφαλτο και έκαναν ό,τι καλύτερο μπορούσαν σε δρόμους με επισφαλείς επιφάνειες.

Τελικά... Η ώρα της κρίσης

Το SYM ADX TG 400 είναι **ένα σκούτερ που εκπλήσσει τον αναβάτη με τη συνολική του ισορροπία**, αλλά και την ικανοποίηση/διασκέδαση που προσφέρει όπου κι αν το οδηγείς, πάντα μέσα από τα μάτια της μόδας των crossover σκούτερ που καλύπτει.



Η μόδα αυτή **δεν εξυπηρετεί μόνο τις πωλήσεις, αλλά και την ουσία** στην περίπτωση της Ελλάδας, που είναι μια χώρα με πολλούς χωματόδρομους, ορεινές διαδρομές, κακό οδικό δίκτυο και πολλές λακούβες ακόμα και στην ασφαλτο... άρα... τα Adventure σκούτερ είναι ό,τι πρέπει. Παράλληλα το SYM ADXGTG 400 μπορεί **να σε ταξιδέψει σε μεσαίων αποστάσεων ταξίδια**, όντας ένας νέος μνηστήρας στην κατηγορία του, συνδυάζοντας την παραδοσιακή πρακτικότητα και αστική χρήση των σκούτερ, με τις ικανότητες των crossover μοτοσυκλετών, έστω και σε μικρότερο βαθμό.

Η SYM είναι μια εταιρία με **μεγάλη πείρα στα σκούτερ** και με ένα πολύ καλό όνομα συνδεδεμένο με την αξιοπιστία, μετρώντας μια ιστορία 70 ετών, και σήμερα μας παρουσιάζει την πιο πρωτοπόρα πρότασή της στα σκούτερ, **μετά την έλευση του δικύλινδρου Maxsym TL 508**. Το SYM ADXGTG 400 με τιμή στα 7.195 ευρώ (Ιανουάριος 2025) βρίσκεται πολύ κοντά – για την ακρίβεια ελαφρώς χαμηλότερα – από τον άμεσο ανταγωνιστή του, που δεν είναι άλλος από το μπεστ σέλερ Adventure 350άρι σκούτερ στην Ελλάδα, το Honda ADV 350, το οποίο μέχρι τον Νοέμβριο του 2024 είχε πετύχει 1.621 ολόκληρες μονάδες!



Σκληρός ανταγωνισμός, λοιπόν, για το μέλλον του 400 της SYM, αλλά απέναντι στο ADV350 έχει να αντιπαραθέσει μοναδικά στοιχεία: από τον κινητήρα (VVS, συμπλέκτης, αντικραδασμικοί άξονες και τελική μετάδοση με αλυσίδα) και το πλαίσιο χωροδικτύωμα, μέχρι τις αναρτήσεις (ειδικά την πίσω, με μοχλικό και αλουμινένιο ψαλίδι).

Συνεπώς, αξίζουν συγχαρητήρια στη SYM και **για την τόλμη του πρωτοπόρου στην κατηγορία,** αλλά και για το αποτέλεσμα που παρουσίασε μέσα από το σύνολο που λέγεται ADXTG.

Περισσότερες πληροφορίες: sym.gr