

SYM DRG 160, Πλήρης Δοκιμή

Δράκος ανάμεσα στα πρόβατα

* Κυβισμός: 158 cc * Ιπποδύναμη: 15,0 ίπποι, στις 8.500 rpm * Βάρος: 132 kg * Τελική: 110 km/h * Τιμή: 3.195 ευρώ

Με εμφάνιση βγαλμένη από κόμικς και την ασιατική μυθολογία, με όνομα δράκου (DraGon), υπερσύγχρονο, ισχυρό κινητήρα, προσεγγμένα περιφερειακά και λύσεις, υψηλή ποιότητα κατασκευής και φινιρίσματος, η SYM στοχεύει με το DRG 160 το υψηλό τμήμα της κατηγορίας των premium σκούτερ. Κείμενο: Βασίλης Αντζουλάτος, Φωτογραφίες: Οδυσσέας Σολωμός

Υπάρχουν κάποιες στιγμές που γίνεται ένα “κλικ” στην αγορά και ξαφνικά εμφανίζεται ένα αλλιώτικο απ’ τα συνηθισμένα σκούτερ, που κάνει τη διαφορά, όπως ένας “δράκος ανάμεσα σε πρόβατα”, παίρνοντας τα ηνία και τραβώντας μαζί του κι όλο τον υπόλοιπο κόσμο.



Η επιστροφή των σπορ σκούτερ έρχεται με τη μορφή ενός πολύ προσεγγμένου σκούτερ που λέγεται SYM DRG 160 και αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες εκπλήξεις της χρονιάς!



Το βλέπαμε από την αρχή ότι **“κάτι δεν πάει καλά”** με το DRG. Λίγο η όψη του, λίγο ο κινητήρας που έκρυβε κάτω από τα πλαστικά του, λίγο το όνομα, λίγο η ιπποδύναμή του... μας μπήκαν ψύλλοι στα αυτιά.

Όταν είδαμε δε και την τιμή του, που ήταν στις 3.190 ευρώ – **“μακριά”** από το εύρος τιμής των SYM, μια τιμή **“τσιμπημένη”** σε σχέση με αυτά που ξέραμε – **συνδυάζοντας όλα τα παραπάνω** αρχίσαμε να προετοιμαζόμαστε για ένα σκούτερ που θα διέφερε από τα γνωστά.



Ύστερα από **μια απολαυστική εβδομάδα δοκιμής**, η θετική πρώτη εντύπωση που είχαμε αποκομίζει επιβεβαιώθηκε. Τούτο εδώ δεν ήταν “ένα ακόμα σκούτερ της αγοράς” – ήταν μια πολύ ειδική περίπτωση.

Εμφάνιση τόσο αιχμηρή που “σκίζει”

Όπως έχουμε ξαναπεί, είναι ιδιαίτερα βαρετό να ακούς να σχολιάζουν διάφοροι, μόλις εμφανίζεται ένα νέο σκούτερ, το πόσο αντιγράφει “εκείνο ή το άλλο πετυχημένο μοντέλο της αγοράς”, **κι ότι οι κατασκευαστές δεν έχουν καμία φαντασία** πλέον και τα λοιπά... και τα λοιπά.

Στην περίπτωση του DRG 160, λοιπόν, πρέπει να σωπάσουν όλοι αυτοί οι “καλοθελητές του αγνού design” και να παραδεχθούν ότι το ταϊβανέζικο σκούτερ **δεν αντιγράφει κανέναν**. Είναι απολύτως αυθεντικό και ξεχωριστό απ’ όπου κι αν το πιάσεις.



Η προχωρημένη εμφάνιση, η οποία νομίζεις ότι **έχει δραπτεύσει από φουτουριστικά κόμικς**, θα ταιριάζει (ειδικά στο μαύρο χρώμα) ακόμα και σε “σκληρούς μοτοσυκλετιστές” που λένε “να μωρέ πήρα ένα σκουτεράκι για να κάνω τις δουλειές μου στο κέντρο της πόλης”.

Σαφέστατα πιο διακριτό είναι το λευκό DRG (που είναι το δεύτερο χρώμα που διατίθεται το 160) όπου εκεί αναδεικνύεται **η προσεγγμένη του σχεδίαση**, ενώ αντίθετα στο μαύρο υποβιβάζεται ελαφρώς.



Η “All Black” εμφάνιση και η σχεδιαστική προσέγγιση του DRG 160 προκύπτουν – σύμφωνα με την εταιρία – από την **ενσωμάτωση της ανατολικής μυθολογίας με το δυτικό design**, αφού για τους Ασιάτες ο δράκος, τον οποίο απεικονίζει μέσες-άκρες το DRG, συμβολίζει την ταχύτητα και τη δύναμη.

Οι ευρωπαϊκές σχεδιαστικές λεπτομέρειες **προσδίδουν μεγάλη δυναμική στην επιθετική εικόνα**, είτε το κοιτάζεις από μπροστά, είτε από πίσω.



Μπροστά, δυο “περίεργου” σχήματος προβολείς-προτζέκτορες με ενσωματωμένα φλας στέκονται στη μέση της ποδιάς, με ένα ρύγχος να κατεβαίνει χαμηλότερα, **τα πλαϊνά τμήματα είναι πλατιά και γωνιώδη**, μετά ξεκινάει ένα μεγάλο επίπεδο επικλινές δάπεδο και το σύνολο τελειώνει σε μια αιχμηρή, “καθαρή” ουρά με δυο φωτιστικά σώματα.

“Άδειο” είναι οπτικά το κενό ανάμεσα σε ουρά και πίσω τροχό, με την πινακίδα να στερεώνεται πάνω στον κινητήρα/ψαλίδι. Η εικόνα από πίσω είναι πολύ σπορτίβικη, μιας και το 160 θυμίζει **supersport μοτοσυκλέτα** που της έχουν αφαιρεθεί όλα τα “περιττά” από την ουρά.



Παράλληλα οι διαστάσεις του DRG είναι compact κι έρχονται **κοντά στους ανταγωνιστές του**, που είναι κυρίως το Honda PCX 125 (3.300 ευρώ) και το Yamaha NMAX 155 (3.250 ευρώ).

Πολύ ιδιαίτερο είναι το γυμνό τιμόνι, που μοιάζει με μοτοσυκλέτας και το **πολύ όμορφο έγχρωμο** οργανάκι στη μέση του. Η εμφανής, έκκεντρα – μονόπλευρα – τοποθετημένη πίσω ανάρτηση με ένα μεγάλης διαμέτρου αμορτισέρ σε ιδιαίτερα επικλινή θέση, έρχεται σχεδόν παράλληλα με τον κινητήρα.

Η τοποθέτηση αυτή του αμορτισέρ αφήνει την ουρά ελεύθερη, ενώ η SYM έχει χρησιμοποιήσει ένα ιδιαίτερο σύστημα (A.L.E.H το λέει: Anti Lift Engine Hanger System), στη στήριξη του κινητήρα πάνω στο πλαίσιο, έτσι ώστε **να μην ανασηκώνεται ιδιαίτερα** η ουρά του σκούτερ στο άνοιγμα του γκαζιού.



Ο νέος μονοκύλινδρος, υγρόψυκτος κινητήρας με το ψυγείο στη δεξιά άκρη του στροφάλου, που τον είχαμε πρωτοδεί πάνω στο SYM Symphony ST 125 στη διβάλβιδή του έκδοση, τώρα **έχει τέσσερις βαλβίδες και 158cc**. Έχει επίσης σύστημα Start & Stop και τεχνολογία εκκίνησης που η SYM ονομάζει Z.R.S.G και εκκινεί πολύ γρήγορα τον κινητήρα στο άνοιγμα του γκαζιού, όπως τα Honda PCX, τα οποία πρώτα λανσάρισαν αυτό το σύστημα.



Η ιπποδύναμη του κινητήρα φτάνει τους **15 ίππους στις 8.500 rpm** και έχει μέγιστη ροπή 15.4 Nm στις 5.500 σ.α.λ. Σε συνδυασμό με το χαμηλό βάρος (132 kg), το DRG ήδη από τα χαρτιά υποσχόταν υψηλές επιδόσεις, κάτι που όπως θα δούμε παρακάτω ισχύει.



Η τροφοδοσία γίνεται με ηλεκτρονικό ψεκασμό της Keihin και το ρεζερβουάρ έχει χωρητικότητα 7.1 λίτρων. Είναι τοποθετημένο κάτω από το επίπεδο δάπεδο **βελτιώνοντας την κατανομή**

βάρους και επομένως και την οδική συμπεριφορά, ενώ η χωνευτή τάπα, αεροπορικού τύπου, που βρίσκεται αριστερά στην ποδιά κάτω από το τιμόνι, ανοίγει με το γύρισμα του κεντρικού κλειδιού.

Η χαρά του δρόμου

... και η χαρά για την **επιστροφή των “γρήγορων σκούτερ”**, στη μορφή του SYM DRG 160, το οποίο επαναφέρει τις παλιές-καλές εποχές των σπορτίβικων Piaggio Runner 180, που έχουμε ξεχάσει πλέον (στην εποχή των Euro4 και 5) πόσο γρήγορα πήγαιναν.

Στην περίπτωση του DRG 160, πάντως, **η ειδοποιός διαφορά με το παρελθόν** είναι ότι το σκούτερ εκτός από το ότι “πηγαίνει”, καταφέρνει να “στρίβει” και να “φρενάρει” με πολλή περισσότερη ασφάλεια απ’ ό,τι τότε...



Η θέση οδήγησης είναι **όρθια και “καμαρωτή”**, τα πόδια και τα χέρια έρχονται στις 90 μοίρες και ίσως κάποιους να τους ενοχλήσει η κατηφόρα του δαπέδου. Οι κοντύτεροι αναβάτες θα βρουν μια πολύ καλή θέση οδήγησης, οι ψηλότεροι θα δουν το τιμόνι **να περνάει κοντά από τα γόνατά τους** στους αργούς επιτόπιους ελιγμούς.



Η θέση οδήγησης του αναβάτη που είναι πάνω στο σκούτερ – και το χαμηλό “μούτρο” – θα **αφήσουν εκτεθειμένο** το πάνω τμήμα του σώματός του, κάτι που θα καταλάβει πιο έντονα πάνω από τα 100 km/h.

Καλά φιλοξενείται και ο συνεπιβάτης αφού το δικό του κομμάτι έχει αρκετό αφρώδες, ενώ η σέλα του είναι **τόσο επικλινής-κατηφορική** ώστε να του προσφέρει καλή στήριξη.

Χειρολαβές στην ουρά υπάρχουν και μάλιστα πολύ μεγάλες, οι οποίες μοιάζουν με κάτι που **θυμίζει όπλο του Πολέμου των Άστρων**... για λόγους design βεβαίως.



Ενδιαφέρον για τον αναβάτη έχει η όψη του γυμνού τιμονιού και του οργάνου που του δίνουν **μια εικόνα έξω απ' τα συνηθισμένα** και τον προετοιμάζουν για κάτι το διαφορετικό.

Ο κινητήρας είναι αθόρυβος, οι μηχανικοί θόρυβοι είναι εμφανώς απόντες, ο ήχος που εκπέμπει συμπαθέστατος και πολιτισμένος, κι όλα αυτά αποδεικνύουν **την εξαιρετική μηχανολογική δουλειά** έχουν κάνει οι άνθρωποι της SYM.

Από την άλλη, **καθόλου πολιτισμένος δεν θα είναι ο αναβάτης** κατά την οδήγηση, όταν συνειδητοποιήσει το πόσο γρήγορες εκκινήσεις πετυχαίνει το σκούτερ στα φανάρια, ότι αιφνιδιάζει ακόμα και τα 300άρια στα πρώτα μέτρα! Επειδή το DRG 160 **είναι απολαυστικό**, θα πιάσει τον εαυτό του να επαναλαμβάνει το ίδιο παιχνίδι ξανά και ξανά.



Σχεδόν δεν μπορείς να οδηγήσεις συντηρητικά ένα τέτοιο σκούτερ, που **τραβάει δυνατά μέχρι τα 90 km/h** – ό,τι πρέπει για ταχύτητες πόλης – και σε τσιγκλάει να παίζεις μαζί του.

Ένας **πολύ καλός κινητήρας** δουλεύει κάτω από τα πόδια σου, που καταφέρνει να πετύχει 23,1 δευτερόλεπτα στα 0-400 μέτρα και όταν είναι ενεργοποιημένο το σύστημα Start&Stop, σβήνει στα φανάρια για να ανάψει ξανά με το στρίψιμο του γκαζιού.

Ο 4βάλβιδος κινητήρας της SYM παίζει σε διπλό ταμπλό: **και στα γρήγορα και στα αργά** και την οικονομία.



Σε σχέση με τον ανταγωνισμό των 150αριών της αγοράς, είναι τα 0-60 χιλιόμετρα που **επιτυγχάνονται σε πολύ καλό χρόνο**, ενώ, επειδή έχει καλές επιδόσεις κι εσύ κρατάς διαρκώς τέρμα το γκάζι, η κατανάλωση θα μετρηθεί στα 3,5 λίτρα στα 100 χλμ. Αν καταφέρεις να το οδηγείς πιο χαλαρά, θα πέσει κάτω από τα 3,0 λίτρα.

Το ψηφιακό κοντέρ θα δείξει κοντά στα 120 km/h ενώ η πραγματική τελική ταχύτητα είναι **τα 110 km/h**.

Οι σφιχτές-σωστές αναρτήσεις που δίνουν πολύ καλό κράτημα, μαζί με τα καλά φρένα που έχουν **αίσθηση και πολλή δύναμη**, το τιμόνι που κόβει πολύ δεξιά-αριστερά (βλ. τροχοί διαμέτρου 13 ιντσών) το μικρό μέγεθος και τα καλά λάστιχα της Kenda ... όλα αυτά φτιάχνουν **ένα εξαιρετικό σύνολο** και μια συμπεριφορά που είχαμε πολύ καιρό να βιώσουμε σε σκούτερ.



Οι κινήσεις του μέσα στην πόλη έχουν απόλυτη ακρίβεια, **η σιγουριά που αποπνέει** το μαζεμένων διαστάσεων σκούτερ είναι μοναδική, μαζί με την ασφάλεια που σου προσφέρει.

Πατάει και στρίβει εκεί ακριβώς που θέλεις, γέρνει με σταθερότητα και σιγουριά σε όποια στροφή το πιέσεις, **φρενάρει με ακρίβεια** εκατοστού χωρίς να χάσει ούτε μια ανάσα. Οι δυο δίσκοι (ένας μπροστά διαμέτρου 260mm με διέμβολη δαγκάνα κι ένας πίσω 233mm με μονοέμβολη) συνεργάζονται με το πιο εξελιγμένο σύστημα ABS της Γερμανικής Bosch, 10ης γενιάς.



Ακόμα και στις πιο γρήγορες στροφές με το DRG υπό μεγάλη κλίση ο αναβάτης παίρνει θάρρος και μπορεί **να χρησιμοποιήσει ακόμα και τα φρένα του** για να κόψει φόρα και να αλλάξει κατεύθυνση (βλ. γρήγορη γεωμετρία “ξυράφι”) χωρίς το σκούτερ να αντιδράσει ή να δυσανασχετήσει από πλευράς πλαισίου ή αναρτήσεων.



Σίγουρα μια συμπεριφορά που **σου βάζει ιδέες** για δοκιμή του DRG 160 μέσα σε πίστα κάρτ και δερμάτινη φόρμα... ε, και χρονόμετρο. Κανένα απολύτως πρόβλημα λόγω των “μικρών” υποτίθεται 13άρηδων τροχών του συγκεκριμένου; Όποιος ξαναγκρινιάζει για “μικρές” διαμέτρους τροχών πρέπει να οδηγήσει ένα DRG για να αλλάξει γνώμη.

Τελικά

Το SYM DRG 160 είναι ένα σκούτερ-έκπληξη αφού **επαναφέρει τη λέξη “σπορ”** σε μια κατηγορία σκούτερ που συνήθως είναι “μεταφορείς” στην πληκτική καθημερινότητα της πόλης.

Αν ανταγωνιστής του θεωρηθεί το Honda PCX, τότε το DRG είναι ένα **“PCX που έχει πάρει στεροειδή”**, ένα ντοπαρισμένο, σπηντάτο σκούτερ, που ξεχωρίζει και με την όψη του και με τις επιδόσεις του. Όχι μόνο στον τομέα της ιπποδύναμης, αλλά και των αναρτήσεων και των φρένων και του κρατήματος, είναι ένα premium (υψηλής συνολικής ποιότητας) σκούτερ με τα όλα του.



Είναι σαφώς **διαφοροποιημένος ο δρόμος του DRG** σε σχέση με τα υπόλοιπα μοντέλα της SYM, ανοίγοντας νέες προοπτικές κι ας είναι η τιμή του υψηλότερη από αυτά που έχουμε συνηθίσει.

Το DRG 160 ξαναφέρει στα σκούτερ πόλης **την εποχή του “χαμένου γκαζιού” του παρελθόντος**, αλλά με όλο το υπόλοιπο πακέτο μαζί που το κάνει ασφαλές και αποτελεσματικό, αλλά και πολύ διασκεδαστικό. Και τόσο δυνατό και διαφορετικό, όσο ένας δράκος που ήρθε να παίξει με πρόβατα.