



Δοκιμή SYM DRG 160 “Dragon”: Sport scooter

Ο δράκος της πόλης

Το νέο scooter της SYM είναι ένα γνήσιο σπορ scooter με φουτουριστικό και “επιθετικό” σχεδιασμό

Κείμενο: Στέλιος Πατρίκιος Φωτογραφίες: Θοδωής Ερμήλιος

Οι εποχές αλλάζουν. Παλιότερα ο δρόμος ήταν γεμάτος από Gilera Runner και οι κατασκευαστές έβγαζαν scooter όπως το Italjet Dragster, το Yamaha Aerox και το Derbi GP1. Τα χρόνια που ακολούθησαν, αυτού του είδους τα δίκυκλα άλλαξαν. Έγιναν πιο “κυριλέ” και ογκώδη για να προσελκύσουν “αγχωμένους” αυτοκινητάδες. Απέκτησαν μεγάλους τροχούς και όλα άρχισαν να μοιάζουν μεταξύ τους. Το νέο μοντέλο της SYM είναι ο ορισμός του σπορ scooter, τόσο σε εμφάνιση όσο και σε οδική συμπεριφορά.



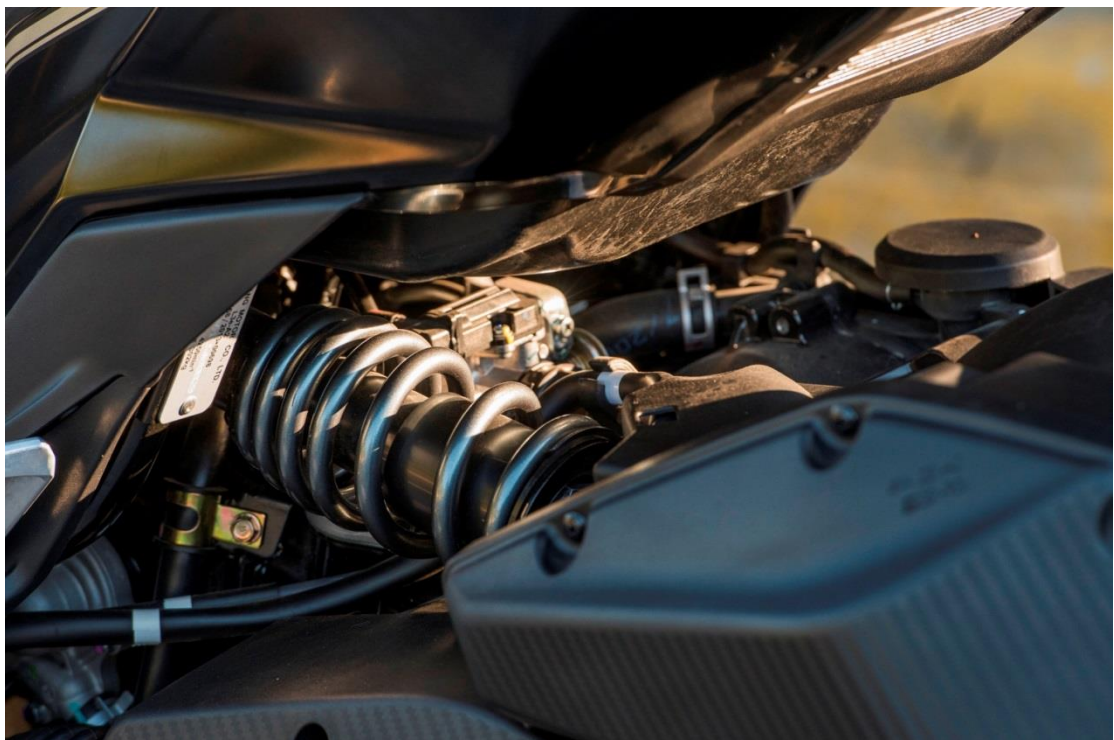
Από τις πρώτες φωτογραφίες που είχαμε δει μάς κέντρισε το ενδιαφέρον ενώ από κοντά θαυμάσαμε τη σχεδιαστική πρωτοτυπία του Dragon που όμοιό του δεν υπάρχει. Περίπλοκες γωνίες μετουσιώνουν τον σπορ χαρακτήρα που υπερτονίζεται από το “γυμνό” τιμόνι, τις χειρολαβές-αεροτομές και το κοντό ουραίο τμήμα του scooter που μοιάζει να βρίσκεται στον αέρα. “Πινελιές” όπως η σχεδίαση των ζαντών των 13 ιντσών με τον ιδιαίτερο χρωματισμό, ο καλυμμένος πίσω τροχός και το super sport ψηφιακό όργανο ολοκληρώνουν μια εικόνα που λατρέψαμε από την πρώτη στιγμή. Το ίδιο πρέπει να έπαθαν και όσοι το είδαν στο δρόμο, διότι μια τέτοια σιλουέτα χτυπάει στο μάτι, ανάμεσα στις ορδές των μεγαλόροδων Symphony, Beverly και SH. Ανταγωνιστής δεν υπάρχει, ο “δράκος” (εξ ου και το DRG της SYM) είναι μοναδικός στο είδος του.



Εκτός από εμφάνιση, το 160άρι scooter διαθέτει ποιότητα και πλούσιο εξοπλισμό. Στον τελευταίο δεν θα συνυπολογίσουμε την όμορφη ψηφιακή οθόνη, τα LED φωτιστικά, τη θύρα USB. Το Dragon, όπως και το Maxsym-TL οδηγούν τις εξελίξεις που θα δούμε τα επόμενα χρόνια. Τα scooter της SYM γίνονται ολοένα και καλύτερα σε όλους τους τομείς, κρατώντας πάντα το πολύ σημαντικό στοιχείο του value for money δικύκλου. Επί το ελληνικότερον: ό,τι πληρώνεις, παίρνεις. Τα 3.195€ δικαιολογούνται απόλυτα από την ποιότητα και τη συναρμογή των πλαστικών, από το ABS 10ης (!) γενιάς της Bosch, το σύστημα start & stop που η SYM ονομάζει Z.R.S.G. (Zero Resistance Starter & Generator) και το A.L.E.H (Anti Lift Engine Hanger System). Και αν τα περισσότερα σάς φαίνονται γνωστά, το τελευταίο είναι ασφαλώς εκείνο που σας τράβηξε την προσοχή, οπότε πάμε να το δούμε πιο διεξοδικά.



Για να μπείτε κατευθείαν στο νόημα, το συγκεκριμένο σύστημα έχει να κάνει με την έδραση του κινητήρα στο χαλύβδινο σωληνωτό πλαίσιο, το οποίο με τη σειρά του χαρίζει εξαιρετική οδική συμπεριφορά στο DRG. Με το A.L.E.H. κινητήρα και μετάδοση στηρίζονται στο πλαίσιο μέσω μιας άρθρωσης. Με τον τρόπο αυτό το φαινόμενο της ανύψωσης του κινητήρα κατά την επιτάχυνση εξαλείφεται με αποτέλεσμα το Dragon 160 να είναι πιο σταθερό ειδικά κατά τους ελιγμούς και την εκκίνηση. Στην εξαιρετική συμπεριφορά του DRG στο δρόμο διαδραματίζουν πολύ μεγάλο ρόλο και οι αναρτήσεις. Συμβατικό πιρούνι 33 χλστ. με διαδρομή 90 χλστ. και σχεδόν οριζόντια τοποθετημένο αμορτισέρ με διαδρομή 43 χλστ. με μικρομετρική προφόρτιση ελατηρίου.



Αλλά και το σύστημα start & stop λειτουργεί με τον καλύτερο τρόπο που έχουμε συναντήσει. Απενεργοποιεί το μοτέρ μετά από 3 δευτερόλεπτα και μια γεννήτρια επανεκκινεί χωρίς καμία καθυστέρηση και λειτουργώντας απολύτως ομαλά, ενώ μπορεί να απενεργοποιηθεί πανεύκολα από διακόπτη. Το τρίτο αξιοσημείωτο στοιχείο στον εξοπλισμό του Dragon είναι η χρησιμοποίηση από τη SYM του δικάναλου συστήματος ABS της Bosch, 10ης γενιάς. Πρόκειται για μονάδα που είναι 30% ελαφρύτερη και 45% μικρότερη από το αντίστοιχο της 9ης γενιάς. Συνδυάζεται άψογα με δύο δισκόφρενα διαστάσεων 260 χλστ. μπροστά και 233 χλστ. πίσω, με διπίστονες δαγκάνες αμφότερα.



Όμως ακόμη και ένα σπορ scooter οφείλει να παρέχει ανέσεις. Για αυτό το λόγο άλλωστε θα το αποκτήσει κάποιος και θα το προτιμήσει έναντι ενός “παπιού” ή μιας μικρής μοτοσυκλέτας. Το πάτωμα του DRG είναι επίπεδο χαρίζοντας χώρο στα πόδια του αναβάτη αλλά και σε τσάντες που μπορεί να ασφαλιστούν στον πτυσσόμενο γάντζο. Για να το επιτύχει αυτό η SYM, τοποθέτησε το ρεζερβουάρ 7,1 λίτρων κάτω από το πάτωμα με την πλήρωσή του να γίνεται από την ποδιά, που δεν διαθέτει κάποιο ντουλάπι για αποθήκευση αντικειμένων, παρά μόνο θύρα USB για φόρτιση ηλεκτρονικών συσκευών.



Κάτω από την άνετη σέλα με τη σωστή ποσότητα αφρώδους υλικού υπάρχει ο αποθηκευτικός χώρος στον οποίο μπορείτε να τοποθετήσετε ένα κράνος τύπου jet και αρκετά αντικείμενα.

Το μέγεθός του είναι λίγο μεγαλύτερο από τον πιο κοντινό ανταγωνιστή του, το Yamaha NMAX 155. Το πλάτος του είναι 741 χλστ, έναντι 740 χλστ. του μοντέλου της ιαπωνικής εταιρείας, το μήκος 1.994 χλστ., 1.955 το NMAX, και το ύψος 1.135 χλστ., 1.115 το NMAX. Το μεταξόνιο είναι 1.380 χλστ. (NMAX 1.350 χλστ.) και το ύψος σέλας 803 χλστ. Το βάρος του πλήρες υγρών είναι 132 κιλά.



Αφήσαμε τελευταίο τον μονοκύλινδρο, τετραβάλβιδο, υγρόψυκτο κινητήρα των 158 κ.εκ. που χρησιμοποιείται για πρώτη φορά σε scooter της SYM. Η εταιρεία από την Ταϊβάν τοποθέτησε το ψυγείο στο πλάι του καταργώντας τις πολλές σωληνώσεις με αποτέλεσμα να εξοικονομήσει χώρο. Η ισχύς του φτάνει τους 15 ίππους στις 8.500 σ.α.λ. και η ροπή του 1,5 kg,m στις 5.500 σ.α.λ. Η κατανάλωσή του δεν ξεπέρασε τα 3 λίτρα για κάθε 100 χλμ.



Αφού λοιπόν σε έχει προετοιμάσει η εμφάνισή του και ο υπεύθυνος της αντιπροσωπείας σε ιντριγκάρει, περνάς το πόδια άνετα στην ποδιά την οποία δεν ανακόπτει “τούνελ” και κάθεσαι στην αναπαυτική σέλα. Αμέσως καταλαβαίνεις πως το Dragon είναι πιο μεγάλο απ’ όσο νόμιζες. Πατάς το κουμπί της μίζας και αθόρυβα η γεννήτρια δίνει ζωή στον κινητήρα που δουλεύει “ρολόι”. Το τιμόνι χωρίς πλαστικά έχει το σωστό φάρδος και είναι τοποθετημένο στο σωστό ύψος. Μέσα στο κενό της κατάμαυρης οθόνης εμφανίζονται μεγάλες και ευκρινέστες όλες οι απαραίτητες πληροφορίες.



Από τα πρώτα μέτρα δείχνει την ιδιοσυγκρασία του. Επιταχύνει ζωηρά, με έναν ράθυμο ήχο που κάνει κεφάλια να γυρίζουν. Η ποιότητα κύλισης είναι κορυφαία. Θαρρείς πως οδηγείς scooter διπλάσιας αξίας. Ελίσσεται με μεγάλη ευκολία και ξεφεύγει από τα ακινητοποιημένα αυτοκίνητα, ενώ μόλις ανάψει “πράσινο” θα είναι πάντα από τα πρώτα που θα ξεκινήσουν. Το εξαιρετικό ABS 10ης γενιάς της γερμανικής Bosch ταίριαξε γάντι με το DRG, προσφέροντας τέλειο φρενάρισμα. Γενικότερα, η αίσθηση που σου μεταφέρει από την πρώτη επαφή είναι πως πρόκειται για ένα πολύ σωστά ζυγισμένο σύνολο. Αυτό φαίνεται και στις αλλαγές κατευθύνσεων τις οποίες εκτελεί πρόθυμα. Όσο για τον συνεπιβάτη, δεν το περιμένει πως θα καθόταν τόσο άνετα και θα στηριζόταν ιδανικά χάρη στις χειρολαβές και τα πτυσσόμενα μαρσπιέ.



Μετά το Maxsym TL είναι το καλύτερο SYM που έχω οδηγήσει και, πιστέψτε με, έχω εμπειρία από πάρα πολλά. Ομοιογενές, σπορ, με έναν ζωηρό κινητήρα, εξαιρετικά φρένα και σύστημα start & stop, πλαίσιο και αναρτήσεις φτιαγμένα για διασκεδαστική οδήγηση και εμφάνιση απόλυτα ταιριαστή με τον χαρακτήρα που ήθελε να δώσει η SYM στο ολοκαίνουργιο scooter της.