

- ▶ Τιμή: 3.195 ευρώ
  - ▶ Σύστημα Start-Stop ZRSG
  - ▶ Νέα πίσω ανάρτηση ALEH
  - ▶ Αιχμηρή sport σχεδίαση
- + : Εμφάνιση, κατανάλωση, επιδόσεις, Start-Stop, ευελιξία  
- : Θα θέλαμε και μια θήκη στην ποδιά

ΚΕΙΜΕΝΟ: ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΜΙΣΤΙΛΟΓΛΟΥ | ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: ΒΑΓΓΕΛΗΣ ΤΣΕΡΕΣ

## ΠΩΣ ΝΑ ΟΔΗΓΗΣΕΤΕ ΤΟ «ΔΡΑΚΟ» ΣΑΣ

**Το πιο εξελιγμένο scooter μικρού κυβισμού στην ιστορία της SYM είναι εδώ και... αναπνέει φωτιά: Το DRG 160 προσφέρει τεχνολογία αιχμής και αδιαμφισβήτητα σπορ γονίδια, δεν θα ήταν υπερβολή να γράψουμε πως θα τραβήξει σε άλλα μονοπάτια τον ανταγωνισμό.**

### Εμφάνιση-ποιότητα

Το DRG 160 είναι άκρως επιθετικό στην όψη και ο σπορ χαρακτήρας του δεν κρύβεται... επ ουδενί! Παρά τις μικρές του διαστάσεις (λογικές για ένα αστικό όχημα) το DRG ξεχειλίζει αιχμές και τεθλασμένες γραμμές, που το κάνουν πολύ επιθετικό στην εμφάνιση και σε προδιαθέτουν για το επίπεδο τεχνολογίας του. Τα LED φωτιστικά σώματα εμπρός βρίσκονται σε 4 σημεία και οι αποστάσεις μεταξύ τους αυξάνουν τον οπτικό όγκο. Στο πίσω μέρος, η «κοντή» ουρά που τελειώνει πριν τον πίσω τροχό θυμίζει σχεδίαση supersport μοτοσυκλετών, ενώ και πάλι συναντάμε δύο LED φωτιστικά σώματα σε απόσταση, τονίζοντας ακόμα πιο πολύ το look. Οι ζάντες των 5 ακτινών δίνουν την εντύπωση της κίνησης και πρακτικά, όπου και να το κοιτάξεις το DRG φωνάζει δυναμισμό. Την αγριεμένη και σπορ όψη του κολακεύει ιδανικά το υψηλό επίπεδο ποιότητας κατασκευής του DRG, που ικανοποιεί απόλυτα για τα δεδομένα της κατηγορίας και όχι μόνο. Η συναρμολόγηση και το φινιρίσμα παίρνουν άριστα, με τα υλικά να είναι καλά και ειδικά στην περιοχή της ποδιάς, να εμφανίζονται ιδιαίτερα ανθεκτικά στην σκληρή χρήση. Το DRG δείχνει λοιπόν ότι είναι φτιαγμένο και όχι απλά... συναρμολογημένο, και για πιο απαιτητικούς αναβάτες.

### Άνεση-εργονομία

Σε ένα αστικό scooter σαν το DRG, η σπορ ταυτότητα δεν πρέπει να υφίσταται σε βάρος της πρακτικότητας. Το DRG ζυγίζει επιτυχώς τους δύο κόσμους δίνοντας την απαραίτητη έμφαση, στον πρώτο. Η σέλα είναι δύο επιπέδων και το τμήμα του αναβάτη είναι μεν αρκετά σκληρό, ωστόσο καλά σχηματισμένο για σωστή στήριξη. Ο αναβάτης βάζει τα πόδια του σε επίπεδο πάτωμα, ένα τεράστιο πλεονέκτημα για μεταφορές αντικειμένων στην καθημερινή χρήση. Δύο «τούνελ» για τα πόδια του αναβάτη επιτρέπουν και σε ψηλότερα άτομα, να βολευτούν στο DRG χωρίς να στρι-

μωχτούν. Το τιμόνι βρίσκεται σε μια φυσική θέση στο ύψος της κοιλιακής χώρας και το πλάτος του είναι ιδανικό για την αστική οδήγηση.

Η –μεγάλη- έκκληξη έρχεται από το πίσω τμήμα της σέλας, για τον συνεπιβάτη: Σαν να είναι δύο σέλες σε μία, το πίσω τμήμα είναι αισθητά πιο μαλακό και φέρει περισσότερο γέμισμα, προσφέροντας μια διαφορετική εργονομική ταυτότητα. Προφανώς στόχος είναι η άνεση του συνεπιβάτη, κάτι που δεν πετυχαίνουν πολλά δίκυκλα αυτού του μεγέθους, αλλά το DRG εκπλησσει κρατώντας ξεκούραστο τον πίσω επιβαίνοντα. Τα πίσω μαρσπιέ βρίσκονται επίσης στις ιδανικές θέσεις.

Ο μόνος αποθηκευτικός χώρος του DRG βρίσκεται κάτω από την σέλα και είναι αρκετά μεγάλος, αφού θα χωρέσει ένα jet κράνος και ένα τσαντάκι μαζί ή κάτι τέτοιο (όχι όμως και full-face). Ένας γάντζος προσφέρει επιπλέον δυνατότητες μεταφοράς, ενώ και μια θήκη για αντικείμενα στην ποδιά θα ήταν ευπρόσδεκτη και ειδικά δίπλα στην παρεχόμενη θύρα ρεύματος USB.

Η οθόνη του DRG είναι τύπου LED και εντυπωσιακή φέροντας την χαρακτηριστική LCD γραμματοσειρά που όλοι ξέρουμε και αγαπάμε. Η φωτεινότητα της προσαρμόζεται αυτόματα με αισθητήρα περιβάλλοντος φωτός, ενώ τα 3 διαφορετικά χρώματα των ενδείξεων τις κάνουν ευανάγνωστες σε κάθε περίπτωση. Στις απαραίτητες ενδείξεις (ταχύμετρο, χιλιόμετρο, ένδειξη καυσίμου) προστίθενται και ένα βολτόμετρο αλλά και ένα ψηφιακό στροφόμετρο με αριθμητική απεικόνιση.

### Κινητήρας

Πρόκειται για την πιο εξελιγμένη μονάδα ισχύος που εξοπλίζει αυτή την στιγμή, μοντέλο της κατηγορίας από την SYM. Ο 160άρης μονοκύλινδρος κά-



νει χρήση της τελευταίας τεχνολογίας, με αποκορύφωμα φυσικά το σύστημα start-stop της SYM (σύστημα που δουλεύει εντυπωσιακά καλά), με την ονομασία ZRSG – Zero Resistance Starter Generator. Στο εσωτερικό του κινητήρα, υπάρχει ένας ηλεκτροκινητήρας-γεννήτρια, που εναλλάσσει ρόλους ανάλογα με τη φάση λειτουργίας και αναλαμβάνει να εκκινήσει γρήγορα τον κινητήρα βενζίνης, καταργώντας την παραδοσιακή μίζα. Το σύστημα Start-Stop μπαίνει σε λειτουργία όταν ο κινητήρας ζεσταθεί και δουλεύει απλούστατα, απενεργοποιώντας τον κινητήρα σε στάση και φέρνοντας τον ξανά στην ζωή, απλά με το άνοιγμα του γκαζιού. Φυσικά υπάρχει διακόπτης απενεργοποίησης του, για τους πιο «παλιακούς» που προτιμούν να λειτουργεί μόνιμα ο κινητήρας τους.

Το μονοκύλινδρο μοτέρ φέρει 4βάλβιδη κεφαλή, αποδίδοντας 15 ίππους στις 8.500 στροφές και 1,6 kgm ροπής στις 5.500 στροφές. Στην πράξη, οι τιμές αυτές αποδεικνύονται κάτι παραπάνω από επαρκείς για τα 132 κιλά του DRG, αφού οι επιδόσεις που μετρήσαμε το αποδεικνύουν: Τα 50 χλμ/ώρα από στάση έρχονται σε 4,2 δευτερόλεπτα, ενώ η ρεπρίζ 40-80 χρειάζεται 8 δευτερόλεπτα. Πολύ καλά απέδωσε ο κινητήρας και στον τομέα της κατανάλωσης: Οι μετρήσεις μας έγραψαν μόλις 2,7 λίτρα στα 100 χιλιόμετρα, μια



Το εμπρός μέρος δεν μοιάζει με τίποτε άλλο. Πολύ επιθετικό και... απειλητικό.

επίδοση που συναντάς συνήθως σε... παπιά. «Εύγε, SYM» ήταν το πρώτο πράγμα που μας ήρθε στο μυαλό.

#### Πλαίσιο – αναρτήσεις – φρένα

«Ραχοκοκαλιά» του DRG αποτελεί ένα πλαίσιο σωληνωτής κατασκευής, από ατσάλι, το οποίο είναι διπλό. Γνώριμο το χαρακτηριστικό για τα scooters, γεφυρώνοντας όλα τα επιθυμητά χαρακτηριστικά με τρόπο απλό, αλλά άκρως αποδοτικό για το DRG το οποίο επέδειξε γενικά άριστη συμπεριφορά στο δρόμο. Η εμπρός ανάρτηση αποτελείται από ένα τηλεσκοπικό πιρούνι με έδραση σε μία τιμονόπλακα, ωστόσο πίσω χρησιμοποιείται ένα νέο σύστημα: Το ALEH, όπως το καλεί η SYM, που χρησιμοποιεί ένα αμορτισέρ και



Η επιθετική σχεδίαση του DRG εκτείνεται με άνεση και στο τελικό της εξάτμισης και τον πίσω τροχό.

φέρει ειδική διάταξη των μερών του, ώστε να μειώνεται η ανύψωση το κινητήρα στις επιταχύνσεις προσφέροντας περισσότερη πρόσφυση και σταθερότητα. Το μονό αμορτισέρ, που ρυθμίζεται στην προφόρτιση, βρίσκεται στην αριστερή πλευρά του DRG και είναι οριζόντια τοποθετημένο.

Το σύστημα πέδησης φέρει 2 δίσκους 260 και 230 χιλιοστών εμπρός και πίσω αντίστοιχα, που συνεργάζονται με δαγκάνες δύο εμβόλων. Το DRG φέρει ABS και μάλιστα το κορυφαίο σύστημα της Bosch, ABS 10, που είναι κατά 30% ελαφρύτερο και κατά 45% μικρότερο σε όγκο, από τον προκάτοχο του. Για την συμπεριφορά των φρένων στην πράξη θα διαβάσετε και παρακάτω, ωστόσο στις μετρή-





σεις απέδωσαν κατά τα προσδοκώμενα, ακινητοποιώντας το DRG από τα 80 κλμ/ώρα μέσα σε 29,5 μέτρα.

#### Οδηγώντας

Με το «δρακάκι» της SYM να σου κλείνει προκλητικά το... LED μάτι του, δεν γίνεται να μην ενδώσεις στον πειρασμό για καθημερινή (κατά)χρήση του σπορ scooter της SYM. Και πως γίνεται να μην παρασυρθείς άλλωστε, από τον πολύ ζωηρό κινητήρα των 160 κυβικών που κλέβει εύκολα την παράσταση. Με ευστροφία και άμεση απόκριση στο γκάζι, αλλά και πολύ σωστή κλιμάκωση του CVT με έμφαση στις χαμηλομεσαίες στροφές, το μοτέρ κινεί το DRG σαν σαΐτα ανάμεσα στην κίνηση και από σημείο σε σημείο. Οι 15 ίπποι του μοντέλου είναι καλά γυμνασμένοι, αφού ακόμη και με δύο άτομα στην σέλα, οι επιταχύνσεις του DRG ήταν απρόσκοπτες, ενώ καταφέραμε να δούμε μέχρι και 120 κλμ/ώρα στο κοντέρ του. Το σύστημα start-stop λειτουργεί απροβλημάτιστα όταν ο κινητήρας «ζεσταθεί» λίγο, ενεργοποιώντας τον κινητήρα αμέσως με το που ο αναβάτης ανοίξει το γκάζι, από στάση. Η εκκίνηση εξασφαλίζεται σε κάθε περίπτωση και η λειτουργία του ZRSG δεν έχει κάτι να ζηλέψει, από τις ανάλογες εφαρμογές σε άλλα μοντέλα της αγοράς που βρίσκονται περισσότερο καιρό διαθέσιμα.

Η ευελιξία του DRG είναι... παροιμιώδης, αφού χάρη στις μικρές διαστάσεις του και τους τροχούς των 13 ιντσών, το μοντέλο αλ-



Δίπλα στον κεντρικό διακόπτη φαίνεται το πλήκτρο ανοίγματος της σέλας και η υποδοχή USB. Θα θέλαμε μια μικρή θήκη αντικειμένων εδώ, αλλά και να μπορεί αν ανοίγει η σέλα χωρίς να πρέπει να μετακινήσεις τον διακόπτη στο On.



Ικανοποιητικό τόσο το πιρούνι από άποψης ρύθμισης, όσο και τα φρένα του DRG με την απόδοση και κυρίως, την αίσθηση τους.



Η σέλα είναι πολύ ικανοποιητική σε σχήμα, γέμισμα και άνεση. Ευχάριστη έκπληξη η θέση του συνεπιβάτη που δεν τον αφήνει στην «απ' έξω»!



Κάτω από την σέλα, μπορεί να τοποθετηθεί ένα jet κράνος και αρκετά αντικείμενα, χάρη στο βολικό σχήμα του χώρου.



Απλώς ακραία και τολμηρή, η σχεδίαση στο πίσω μέρος.



Το φυγείο του κινητήρα των 15 ίππων με το σύστημα Start-Stop βρίσκεται στο πλάι.

λάζει κατεύθυνση με την ελάχιστη απαιτούμενη δύναμη στο τιμόνι. Το κόψιμο του τελευταίου είναι πολύ μεγάλο, ενώ χάρη στο μικρό βάρος του DRG οι ελιγμοί σε μικρές ταχύτητες είναι πανεύκολοι. Πολύ ευχάριστο και αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, ότι ακόμη και σε έντονες μανούβρες κατά την οδήγηση, το DRG «υπακούει» χωρίς να τριαντωθεί και να κινδυνεύσει να αποσταθεροποιηθεί. Οι αναρτήσεις αποδεικνύονται σωστά ρυθμισμένες για την αστική χρήση και απορροφούν τις κακοτεχνίες με επιτυχία στις περισσότερες περιπτώσεις. Το μονό αμορτισέρ πίσω θυμίζει εμφαντικά την παρουσία του, χωρίς να εμφανίζει τα τυπικά «κοπανήματα» των διπλών αμορτισέρ, που χρησιμοποιεί η συντριπτική πλειοψηφία των scooters. Τα φρένα ανταποκρίνονται στην αποστολή τους απολύτως επιτυχημένα, με άμεσο «δάγκωμα» και καλή αίσθηση στις μανέτες, αν και η έντονη απόκριση τους θέλει μια μικρή προσαρμογή. Η ισχύς των δύο δίσκων επαρκεί απόλυτα για την επιβράδυνση του DRG, ενώ το ABS λειτουργεί υποδειγματικά.



Όμορφη η διχρωμία μαύρου-γκρι στα γκρι. Οι διακόπτες έχουν την γνώριμη διάταξη και είναι αρκετά ποιοτικοί.



Το μονό αμορτισέρ πίσω, σε συνδυασμό με την συνδεσμολογία ALEH της SYM, κάνει την διαφορά σε σχέση με μια «τυπική» ανάρτηση διπλού αμορτισέρ. Απλά... καμία σχέση!

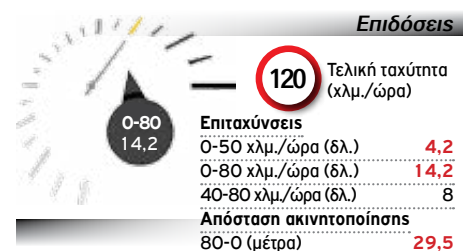
**ΤΕΧΝΙΚΑ**  
**SYM DRGBT**  
**160**



Κινητήρας	Τύπος	4Τ 1Κ, Υ/Ψ 4Β
	Κυβισμός (κ.εκ.)	158
	Διάμετρος Χ Διαδρομή (χλστ.)	59x57,8
	Συμπίεση (:1)	11,2
	Ισχύς (ίπποι / σ.α.λ.)	15/8.500
	Ροπή (kg-m/σ.α.λ.)	1,6/5.500
	Τροφοδοσία	Ψεκασμός
Αναρτήσεις - Φρένα	Χωρητικότητα Ρεζερβουάρ (λίτρα)	7,1
	Κατανάλωση (λτ./100χλμ.)	2,7
	Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	120
	Τύπος	Ατσάλινο σωληνωτό, διπλό
	Αναρτήσεις Ε / Ρυθμίσεις Τηλεσκοπικό πιρούνι	33χλστ.
Ελαστικά	Διαδρομή (χλστ.)	90
	Αναρτήσεις Π / Ρυθμίσεις	Μονό αμορτισέρ
	Διαδρομή (χλστ.)	43
	Φρένα Ε (χλστ.)	Δ/260, 2Ε, ABS
	Φρένα Π (χλστ.)	Δ/233, 2Ε, ABS
Διαστάσεις	Ελαστικό Ε	120/70-13"
	Ελαστικό Π	130/70-13"
	Μήκος (χλστ.)	1.994
	Πλάτος (χλστ.)	741
	Μεταξόνιο (χλστ.)	1.380
Εξοπλισμός	Ύψος σέλας (χλστ.)	803
	Βάρος (κιλά)	132
	ABS / Ρυθμ.	✓/x
	Traction Control / Ρυθμ.	x/✓
	Στροφόμετρο	✓
Επίδοσεις	Immobilizer	x
	Υπολογιστής ταξιδιού	x
	Μερικός χιλιομετρτής	✓
	Ενδειξη βενζίνης	✓
	Δείκτης θερμοκρασίας	x
	Θερμοκρασία περιβάλλοντος	x
	Ζελατίνα / Ρυθμ.	x/x
	Ρυθμιζόμενες μανέτες Σ/Φ	x/x
	Πλάγιο σταντ	✓
	Κεντρικό σταντ	✓
	Χειρολαβές / Σχάρα	✓/x
	Ρυθμιζόμενες αναρτήσεις Ε/Π	x/✓

**Η άποψή μας**

Το DRG160 είναι ένα scooter με спор διάθεση και συμπεριφορά, αλλά με γενναίες δόσεις πρακτικότητας και τεχνολογίας ταυτόχρονα. Κάνοντας το επόμενο βήμα για την SYM στην κατηγορία αλλά και στην τεχνολογία, καταφέρνει λόγω κυβισμού να ξεχωρίσει ανάμεσα στα «αστικά scooters με start-stop», με τις επιδόσεις του στο προσκήνιο. Τελικά, μένει σε μία «κατηγορία» σχεδόν μόνο του, με ανταγωνισμό μετρημένο στα δάχτυλα. Επιπλέον, είναι καλοφτιαγμένο, καταναλώνει λίγο και η τιμή του κυμαίνεται στα επίπεδα της κατηγορίας όντας ορθά υπολογισμένη. Αν επιθυμείτε να μετακινήστε με «νεύρο» και αιχμηρή σχεδιαστική άποψη, χωρίς να χάσετε τίποτα από τις αρετές των μικρών αστικών scooter, το DRG160 σας κλείνει πονηρά... το LED μάτι του!



► Μπουφάν: AGVPRO Stinger (Toofast)