

Test - SYM HD300 ABS/TCS 2021

Ασφαλής ανανέωση

Η SYM εκμεταλλεύτηκε την ευκαιρία της προσαρμογής στις Euro 5 για να αναβαθμίσει το HD300 με σύστημα ελέγχου πρόσφυσης.

Δοκιμή: Σπύρος Τσαντήλας

Φωτογραφίες: Τάκης Μανιάτης

Κυκλοφορεί ανάμεσά μας από το 2019, λίγους μήνες αφότου έκανε το ευρωπαϊκό του ντεμπούτο στην EICMA τον Χειμώνα του 2018, και έχει κερδίσει με την αξία του μια θέση στην ελληνική αγορά. Το HD300 μπήκε σε μια πολύ απαιτητική κατηγορία, αυτής με τον μαγικό συνδυασμό τροχών 16 ιντσών και ενός κινητήρα μεσαίου κυβισμού, και με το καλημέρα είχε απέναντί του δύο μεγαθήρια της σχετικής κατηγορίας: Honda SH300 και Piaggio Beverly 300.

Η έλευση των Euro 5 προκάλεσε ένα γενικό ανακάτεμα στην αγορά και φυσικά αυτή η δημοφιλής γωνιά της δεν έμεινε ανεπηρέαστη: από τη μια η Piaggio αντεπιτέθηκε με νέα γενιά Beverly 300 και 400, ενώ η Honda μεγάλωσε το SH στα 350 cc.



Σταθερή αξία

Η SYM προτίμησε να μην αλλάξει το HD300 της ριζικά, ή μάλλον έκανε το ακριβώς αντίθετο. Κράτησε τη γνώριμη βάση, ενημέρωσε τον κινητήρα κατά τα πρότυπα των νέων προδιαγραφών και προσέθεσε σύστημα ελέγχου πρόσφυσης, **traction control** αγγλιστί, στον εξοπλισμό του.

Το HD300 παραμένει φρέσκο στο μάτι, **σύγχρονο και καλοφτιαγμένο**. Οι γραμμές του είναι προσεγμένες ως τη λεπτομέρεια, με έξυπνες ιδέες όπως την ενσωμάτωση των μαρσπιέ συνεπιβάτη στη σιλουέτα του σκούτερ όταν αυτά είναι κλειστά.

Παρότι έχει πάρει μια αναμενόμενη αύξηση στην τιμή του από την προηγούμενη Euro 4 γενιά, παραμένει ανταγωνιστικά πιο προσιτό από τους παραπάνω ανταγωνιστές του.

Εργονομικώς η εικόνα του δεν έχει αλλάξει καθόλου και αυτό είναι απολύτως αναμενόμενο καθώς πλαίσιο και αναρτήσεις διατηρήθηκαν αυτούσια. Η όρθια θέση οδήγησης βάζει σε άνετες γωνίες τον αναβάτη και με τη σέλα στα 805 χιλιοστά από το έδαφος προσφέρει καλή ορατότητα στον δρόμο.

Ο αποθηκευτικός του χώρος κάτω από τη σέλα μετρά **38 λίτρα** και είναι αρκετός για ένα full-face κράνος και αρκετά άλλα πράγματα μικρότερου όγκου. Για τα αντικείμενα άμεσης πρόσβασης συνεπικουρεί ένα ντουλαπάκι στην ποδιά που φιλοξενεί και παροχή ταχείας φόρτισης USB 12 V, η οποία πλέον μπορεί να παρέχει ένταση ρεύματος έως και 3 A (QC3.0).

Με παραδοσιακό κλειδί ακόμη, το HD300 επιτρέπει γρήγορο και εύκολο άνοιγμα της τάπας καυσίμου και της σέλας από τον κεντρικό διακόπτη, ως μια καλοδεχούμενη δόση πρακτικότητας.



Ευσυνείδητος Ευρωπαίος

Ο κινητήρας του στα χαρτιά έχει χάσει περίπου 2 άλογα και έχει κερδίσει 0.1 χιλιογραμμόμετρο ροπής. Επίσης έχει αλλάξει λίγο το προφίλ της απόδοσης, καθώς η μέγιστη ισχύς αποδίδεται 500 στροφές νωρίτερα στις 7,500 rpm, ενώ και η κορυφή της ροπής κατέβηκε 250 στροφές χαμηλότερα στις 6,000.

Πρακτικά στον δρόμο τίποτε από αυτά δεν γίνεται αντιληπτό, ο μονοκύλινδρος των 278 κυβικών εκατοστών **παραμένει το ίδιο ροπάτος όσο και πριν.**

Ένα προσόν που ενδεχομένως θα εκτιμήσει πολύς κόσμος από το εν δυνάμει πελατολόγιό του είναι ο **βελούδινος τρόπος λειτουργίας του**, η συνεισφορά του στην **ποιοτική κύλιση**, χωρίς ενοχλητικούς κραδασμούς ή θορύβους. Πρόκειται για μια μόνο συνιστώσα της συνολικά ποιοτικής αύρας που αποπνέει το HD300, καθώς η ίδια εικόνα προκύπτει και από άλλες πτυχές του, όπως η **καλή συναρμογή των πλαστικών.**

Στην καθημερινότητα μπορεί να είναι ένα πειθήνιο, βελούδινο προβατάκι, μια πολυθρόνα που σε πάει ξεκούραστα στη δουλειά ή τη βόλτα. Όταν χρειαστεί όμως η επιτάχυνσή του είναι δυνατή από την εκκίνηση, τουλάχιστον μέχρι τα 120 km/h τραβάει πειστικότερα, ενώ η τελική ταχύτητα δεν ξεπερνά πολύ τα 130 στο κοντέρ.

Με ονομαστική **απόδοση στην κορυφή της κλάσης του**, το HD300 είναι αποτελεσματικά σβέλτο όπου κι αν αυτό του ζητηθεί. Η προσθήκη του traction control έρχεται να προσφέρει ένα επιπλέον μαξιλαράκι ασφαλείας για τον πιο άπειρο αναβάτη, αλλά και για όλες εκείνες τις γλιστερές εκπλήξεις που μας επιφυλάσσει ενίοτε ο καιρός ή μονίμως ο μέσος ελληνικός δρόμος σε τυχαία του σημεία.



Παιχνίδι

Το HD300, όπως ήδη το γνωρίζαμε, είναι σε θέση να εκμεταλλευτεί πλήρως το κεντρικό γνώρισμα της κατηγορίας του: τους μεγάλους τροχούς. Οι 16 ίντσες είναι ό,τι πιο κοντινό στο ασφάλτινο μοτοσυκλετιστικό στάνταρ των 17 ιντσών, γεγονός που προσφέρει σε αυτά τα σκούτερ το μοναδικό πλεονέκτημα να χρησιμοποιούν με σχεδόν πανομοιότυπο τρόπο το γυροσκοπικό φαινόμενο των περιστρεφόμενων τροχών τους.

Έτσι η λέξη “στρίψιμο” δεν αποτελεί ξενόγλωσσο όρο στο λεξικό των σκούτερ, κάτι που ήδη γνωρίζουμε άλλωστε και από την κλάση των μεγαλύτερων σπορ σκούτερ που τα καταφέρνουν μια χαρά με (συνήθως) 15άρι μπροστινό.

Αυτή η κατηγορία σκούτερ έχει το πλεονέκτημα να μη βαριέται τη ζωή της σε ένα νόστιμο στροφιλίκι. Αν το γκάζι επαρκεί για να σε τρομάξει, τότε επαρκεί και για λίγο παιχνίδι. Εκεί το HD300 συνεργάζεται καλά με τα Maxxis ελαστικά του και μπορεί να ακολουθήσει έναν σβέλτο, διασκεδαστικό ρυθμό, να πλαγιάσει λίγο παραπάνω απ’ όσο θα τολμήσει ποτέ στην πόλη.

Οι αναρτήσεις του έχουν επαρκείς αποσβέσεις όσο δεν πιέζονται στα όριά τους και τα φρένα του είναι αρκετά δυνατά για να τα καταφέρνουν σε κάθε περίπτωση. Με καλά ABS και TCS ως δικλείδες ασφαλείας, να πας για μπάνιο στο Σούνιο, να μην ευχαριστηθείς και λίγο τη διαδρομή μέχρι εκεί;



Αποδείξεις από τον Βορρά

Κοιτώντας στο σύνολό της την αγορά των σκούτερ με 16άρηδες τροχούς και παραπλήσιους κυβισμούς, η κοστολόγηση της SYM φαίνεται πως παραμένει προς το χαμηλότερο άκρο.

Το HD300 ABS/TCS του 2021 διατηρεί μια αισθητή απόσταση στους πίνακες τιμών από τους περισσότερους ανταγωνιστές του, γεγονός που δικαιολογεί και την απόφαση των Ταϊβανών να μην αλλάξουν εκ βάθρων το σκούτερ τους, μα απλά να το ραφινάρουν με προδιαγραφές και ηλεκτρονική αναβάθμιση.

Το HD300 παραμένει ανταγωνιστικότατο στον δρόμο, ποιοτικό και άνετο, εύχρηστο και φιλικό, με όλα όσα πρέπει να έχει και, το βασικότερο, όλα να δουλεύουν όπως πρέπει. Καλά φώτα, καλός δυναμικός εξοπλισμός (αναρτήσεις, φρένα κλπ), και πλέον καλή φήμη αξιοπιστίας.

Δια του λόγου το αληθές, αυτό το συγκεκριμένο HD300 που δοκιμάσαμε, είναι το ίδιο που ταξίδεψε το καλοκαίρι στο Βόρειο Ακρωτήρι τον Κωνσταντίνο Μητσάκη ([σύνδεσμος](#)). Γύρισε, έκανε ένα σέρβις, πλύθηκε και πήγε να δοκιμαστεί στα εντός και εκτός της Αττικής.

Μετά από 10,000+ χιλιόμετρα διασχίζοντας απ' άκρη σ' άκρη την Ευρώπη, το HD300 όχι απλώς δεν έκανε κιχ, μα οι αναρτήσεις του δουλεύουν ακόμη ως καινούργιες, δεν ακούστηκε ούτε ένα τρίξιμο πουθενά. Πιο απτή απόδειξη ποιότητας δύσκολα μπορώ να φανταστώ.

BIKEIT!GR