

# SYM HD 300 ABS/TCS-Πλήρης Δοκιμή: Τίμια πρόταση

ΠΛΗΡΕΙΣ ΔΟΚΙΜΕΣ 24/09/2021 [\(απόσπασμα\)](#)

Μια συγκροτημένη και αξιόπιστη πρόταση

**Κυβισμός: 278cc \* Ιπποδύναμη: 26 ίπποι στις 7.500 \* Τελική: 134 km/h  
(πραγματικά) \* Βάρος: 174 κιλά \***

Το SYM HD 300 είναι ένα σημαντικό σκούτερ μέσα στη γκάμα της ταϊβανέζικης εταιρίας για δυο λόγους: πρώτον, είναι ο εκπρόσωπος των 300αριών πόλης με μεγάλους τροχούς και δεύτερον, είναι ένας από τους “πυλώνες” της εμπορικής επιτυχίας της μάρκας, όντας σταθερά το Νο2 των πωλήσεων στην Ελλάδα πίσω από το best seller Symphony ST 200.

Κείμενο: Βασίλης Αντζουλάτος, Φωτογραφίες: Οδυσσέας Σολωμού

Το 2020, το SYM HD 300 κατετάγη στην 5η θέση των πωλήσεων σκούτερ στην Ελλάδα με 815 ταξινομήσεις, ενώ το 2019 είχε 725.

Είναι μονίμως το δεύτερο σε πωλήσεις 300άρι στην αγορά, θεωρείται από τα “δυνατά χαρτιά” στον χώρο και η δυναμική του πορεία συνεχίζεται και φέτος.



**Εναρμονισμένο με τις προδιαγραφές Euro5 και βελτιωμένο**, το SYM HD300 ABS/TCS του 2021 αναβαθμίζεται από πλευράς ασφάλειας διαθέτοντας πλέον σύστημα ελέγχου πρόσφυσης (Traction Control System – TCS), που εξασφαλίζει τη βέλτιστη πρόσφυση του πίσω τροχού κατά την επιτάχυνση σε ολισθηρά οδοστρώματα.

Το TCS έρχεται μαζί με **ένα δικάναλο σύστημα ABS**, σε συνδυασμό με τα **δισκόφρενα τύπου μαργαρίτα** με διπίστονες δαγκάνες και σωληνάκια υψηλής πίεσης.



Η εμφάνιση του SYM HD300 ABS/TCS είναι μοντέρνα, με τον προβολέα LED που διαιρείται οριζόντια να βρίσκεται πάνω στο τιμόνι, ενώ **διατηρεί τις κλασικές γραμμές των σκούτερ ευρωπαϊκής σχολής**: μεγάλοι τροχοί, διώροφη σέλα, και τιμόνι τοποθετημένο αρκετά ψηλά στην προκειμένη περίπτωση.

Χαρακτηριστικά είναι επίσης τα **τοξοειδή οπίσθια φωτιστικά σώματα**, όπως και η σφηνοειδής ουρά του σκούτερ.

Η βασική σχεδιαστική γραμμή που διατρέχει το σκούτερ από μπροστά μέχρι πίσω είναι η γνωστή καμπύλη, με το φέρινγκ/ποδιά να τραβάει – **μαζί με το μπροστινό φτερό, που σχεδόν ενσωματώνεται μαζί του στο design** – μια διαγώνιο στη συνολική σχεδίαση.

Πολλές σχεδιαστικές λεπτομέρειες τονίζουν τον χαρακτήρα του HD που **φλερτάρει ανάμεσα στο μοντέρνο και το κλασικό**, όπως φιλέτα χρωμίου στην ποδιά και τη μάσκα του φαναριού, διαφορετικά χρώματα καλύμματος της σέλας με ανάγλυφο το λογότυπο της SYM στο πίσω μέρος της, γκριπ διαφορετικού χρώματος, ίδιου χρώματος χειρολαβή, άριστα ενσωματωμένα στο κουστούμι μαρσπιέ συνεπιβάτη όταν κλείνουν.



Ξεχωριστή είναι η σχεδίαση της ουράς και των φωτιστικών σωμάτων του σκούτερ



Προβολέας LED στο τιμόνι και χούφτες που ανήκουν στον προαιρετικό εξοπλισμό

Ο πίνακας οργάνων αποτελείται από **μία αναλογική κυκλική οθόνη (ταχύμετρο)** και μία LCD οθόνη από κάτω της, με ενδείξεις θερμοκρασίας νερού, εξωτερικής θερμοκρασίας, τάσης μπαταρίας, λειτουργίας TCS, ώρας, ολικού και μερικού χιλιομετρητή και ένδειξη ελέγχου λαδιού.

Η ποιότητα κατασκευής και το φινιρίσμα γενικότερα του HD 300 **βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα**, με λεπτομέρειες να υπογραμμίζουν τη συνολική προσοχή που έχουν δώσει οι τεχνικοί της εταιρίας.

## Στο Δρόμο

Το πρώτο πράγμα που θα διαπιστώσει όποιος πάει να οδηγήσει το SYM HD 300 και που θα του προκαλέσει ανακούφιση (τις περισσότερες φορές), είναι ότι... **ευτυχώς δεν διαθέτει σύστημα keyless!**



Το 300άρι της SYM έχει ένα παραδοσιακό κλειδί και η ζωή γίνεται έτσι πολύ απλούστερη.



Κεντρικός πολυδιακόπτης (ανοίγει την τάπα βενζίνης και τη σέλα) με φραγή ασφαλείας και ντουλαπάκι που δεν κλειδώνει



Η θέση οδήγησης τοποθετεί τον αναβάτη “μέσα” στο σκούτερ, **αφού η “κολώνα” του τιμονιού είναι ψηλά και η σέλα χαμηλότερα**, και τα γόνατα (ιδιαίτερα για αναβάτες άνω του 1.75) να τοποθετούνται πάνω στα μαρσπιέ/πάτωμα σε κάπως κλειστές γωνίες.

Λόγω αυτής της εργονομίας, η μέση του αναβάτη **φορτίζεται περισσότερο απ’ ό,τι σε μια πιο όρθια και ψηλότερη θέση**, για παράδειγμα, αλλά στον αντίποδα η κάλυψη από τον αέρα είναι καλύτερη, ενώ ακόμα και μια μικρή εξτρά ζελατίνα θα κάνει καλή δουλειά.



Το τούνελ στο κέντρο του πατώματος είναι **αρκετά πλατύ και περικλείει το ρεζερβουάρ** της βενζίνης που έχει χωρητικότητα 10 λίτρων.

Το αφρώδες του αναβάτη είναι λίγο, **αλλά η σέλα είναι αρκετά μεγάλη** ώστε να προσφέρει καλή στήριξη, με τα μαλακά μόρια να αρχίζουν να διαμαρτύρονται μετά από καμιά ώρα βόλτας.

Η σέλα του συνεπιβάτη είναι υπερυψωμένη, **διαθέτει περισσότερο αφρώδες υλικό**, ενώ παράλληλα υπάρχουν στη διάθεσή του μεγάλα αλουμινένια μαρσπιέ αλουμινίου και χειρολαβές στην ουρά (στη βάση του top box).

Το συνολικό μήκος της **σέλας των δύο επιπέδων** είναι στα 715mm, το ύψος της από το έδαφος για τον αναβάτη απέχει 805mm και για τον συνεπιβάτη 910mm.

Εδώ να πούμε ότι το σκούτερ της δοκιμής μας **ήταν εφοδιασμένο με εξτρά top box**, για το οποίο η αντιπροσωπεία χρεώνει το πολύ μικρό ποσό των 55 μόλις ευρώ, προσφέροντας συγχρόνως με αυτό το ποσό και 4 χρόνια εγγύηση!



Χρήσιμη και ποιοτική η μπαγκαζιέρα (εξτρά εξοπλισμός)

Επίσης, το top box δεν είναι ένα τυχαίο κομμάτι, **αλλά μια προσεγμένη κατασκευή** με διπλά εσωτερικά τοιχώματα, εύκολο κλείδωμα και λειτουργία και χειρολαβή μεταφοράς.

Τα όργανα του HD 300 δεν έχουν ένα στυλ που θα περιγράφαμε σαν μοντέρνο, το αντίθετο θα λέγαμε. Μάλιστα το κεντρικό όργανο που είναι το αναλογικό κοντέρ θυμίζει κλασικά βρετανικά Smiths της δεκαετίας του '50!



Πάμε λοιπόν να βάλουμε μπροστά τον **παλιό μας γνώριμο τετραβάλβιδο κινητήρα των 278 κυβικών εκατοστών** που μας συντροφεύει εδώ και χρόνια με καλή απόδοση και αξιοπιστία.

Ο κινητήρας του SYM HD300 είναι ο γνωστός **F4** της SYM με 278cc και η απόδοσή του φτάνει **τους 26 ίππους**. Τροφοδοτείται από ηλεκτρονικό ψεκασμό και διαθέτει μονάδα ελέγχου ECU της Keihin, αλλά και traction control πλέον, το οποίο μία και **μόνο φορά μας χρειάστηκε κατά τη διάρκεια της δοκιμής** και αποδείχθηκε πολύ χρήσιμο.



Αξιόπιστος και αξιόλογων επιδόσεων ο κινητήρας των 278 κυβικών

**Ο κινητήρας για άλλη μια φορά μας κέρδισε** με τον τρόπο που αποδίδει, παρότι σαν Euro5 έχασε **δύο ίππους**, ενώ η μέγιστη απόδοση έρχεται **σε χαμηλότερες στροφές** από πριν.

Δυνατός από στάση, με καλή μετάδοση, **προοδευτική απόδοση και απόκριση στο γκάζι** εκεί που χρειάζεται (ταχύτητες πόλης) και ζωντάνια μέχρι τα 100 km/h.



Λίγοι είναι οι κραδασμοί σε οποιοσδήποτε στροφές, **ενώ υπάρχουν και χρωμιωμένα αντίβαρα** (και για λόγους σταθερότητας λόγω μπαγκαζιέρας στην ουρά) στα άκρα του τιμονιού.



Λίγο το αφρώδες της σέλας του αναβάτη, περισσότερο για τον συνεπιβάτη που κάθεται... στον 1ο όροφο

Πρόκειται για έναν από τους καλύτερους κινητήρες της αγοράς και **δύσκολα θα παραπονεθεί κανείς για τις επιδόσεις του.**

Μιας και μιλάμε για επιδόσεις, το κοντέρ έδειξε τα 140 km/h που είναι 134 πραγματικά και η κατανάλωση **μετρήθηκε στα 3,8 λίτρα στα 100 χιλιόμετρα**, με ήπια – κανονική – χρήση.

Ξεκάθαρες είναι οι προθέσεις του SYM HD 300 απέναντι στη μετακίνηση. Προτιμάει **να σηκώνει τη σέλα του ψηλότερα** βάζοντας μεγαλύτερης διαμέτρου τροχούς, **ρίχνοντας το βάρος στην σταθερότητα του συνόλου**, παρά στην ευελιξία **μέσα** στην πόλη.

Μέσα στην πόλη – λόγω και του ότι υπάρχει 16άρης μπροστινός τροχός – το τιμόνι δεν κόβει όσο θα θέλαμε για να κάνει ευέλικτο το σκούτερ, ενώ το τελικό της εξάτμισης – που προεξέχει ελαφρώς στα δεξιά – εκπέμπει έναν μπάσο, ωραίο θόρυβο.



Βαρύ τιμόνι που συμβάλλει στην σταθερότητα και καλής ορατότητας καθρέφτες

Το κάπως βαρύ σε αντιδράσεις τιμόνι στρίβει το σκούτερ αργά, αλλά πετυχαίνει δυο πράγματα παράλληλα: **σταθερότητα “βράχου”** και **ακρίβεια στις κινήσεις του**.



Στην είσοδο της στροφής ο πίσω τροχός ακολουθεί με ελαφρώς πιο γρήγορη αντίδραση το αργό τιμόνι, ενώ και τα λάστιχα της Maxxis δεν τα πηγαίνουν άσχημα... στο στεγνό.

Συνολικά, το κράτημα στις στροφές για το HD 300 **θα κριθεί σαν πολύ καλό**, αφού σε αυτό συνεισφέρουν και το πλαίσιο και οι αναρτήσεις, αλλά και το μακρύ μεταξόνιο και οι μεγάλης διαμέτρου τροχοί.



Οι αναρτήσεις **έχουν τη σωστή ισορροπία**: είναι τόσο μαλακές ώστε να προσφέρουν αρκετή άνεση ακόμα και σε κακά οδοστρώματα και ταυτόχρονα τόσο σφιχτές ώστε να κρατούν σταθερό και συγκροτημένο στις κινήσεις του το σκούτερ.

Το SYM HD300 διαθέτει δύο αμορτισέρ πίσω διαδρομής 100mm, **που ρυθμίζονται σε 4 θέσεις (προφόρτιση ελατηρίου)** και τηλεσκοπικό πιρούνι διαδρομής 115mm μπροστά με καλάμια διαμέτρου 35mm.



Μπάσος ο ήχος της εξάτμισης, αρκετά μαλακά τα αμορτισέρ



Τα φρένα (288mm μπροστά και 260mm πίσω) **επιβραδύνουν αποτελεσματικά το σύνολο των κιλών αναβάτη/σκούτερ**. Το μπροστινό θέλει να πατήσεις αρκετά και με δύναμη την – μάλλον λεπτή – μανέτα για να προσφέρει δυνατό φρενάρισμα.



Το καλό είναι ότι το πίσω φρένο – που είναι **ιδιαίτερα χρήσιμο στα μικροφρεναρίσματα ακριβείας** στην αργή κίνηση της πόλης – διαθέτει καλή προσδευτικότητα και αίσθηση. Και στους δυο τροχούς, ειδικά στον μπροστινό, το ABS δουλεύει πολύ καλά.

Οι χώροι του SYM HD300 είναι **από τους καλύτερους στην κατηγορία του, διαθέτοντας 38 λίτρα αποθηκευτικού χώρου κάτω από τη σέλα**, που χωράει ένα φουλφίς κράνος και μερικά ακόμη αντικείμενα.

Στο εσωτερικό της ποδιάς υπάρχει εύχρηστο ντουλαπάκι, με εύκολο άνοιγμα (δεν κλειδώνει), και εκεί συναντάμε θύρα USB QC 3.0 για γρήγορη φόρτιση κινητού την ώρα της οδήγησης.



## Τελικά

Το SYM HD300 ABS/TCS είναι ένα σκούτερ που **δίκαια κατακτά τη θέση του στο πάνθεον των καλύτερων της κατηγορίας**, κι αυτό είναι κάτι που ο κόσμος το γνωρίζει και το ανταμείβει με καλές πωλήσεις.

Η τιμή του έχει φύγει από την περιοχή των “κάτω των 4.000 ευρώ” του παρελθόντος και έχει φτάσει στις 4.595 ευρώ, **μετά τη συμμόρφωση του μοντέλου με τις νέες προδιαγραφές Euro5**, τις αυξήσεις τιμών και την προσθήκη του Traction Control πλέον.



Παρ' όλα αυτά παραμένει μια **“τίμια τιμή”**, για ένα **τίμιο σκούτερ** με καλή ποιότητα κατασκευής, κύλισης, καθώς και λειτουργίας φρένων και αναρτήσεων, που ολοκληρώνεται με έναν πολύ καλό κινητήρα.

Με δεδομένες όλες αυτές τις αξίες του, να είστε σίγουροι ότι το HD 300 (όπως έγινε και στην περίπτωση του Citycom) **είναι ένα μοντέλο που θα παραμείνει για χρόνια στη γκάμα της SYM** και θα σημειώνει καλές επιδόσεις-πωλήσεις και στην αγορά.

## Λεπτομέρειες & Παρατηρήσεις

- Η μπαγκαζιέρα είναι πολύ καλής ποιότητας με διπλό τοίχωμα, εύκολο κλείδωμα και τμήμα/φιλέτο, βαμμένο στο χρώμα του σκούτερ.
- Ένας έξυπνος κρυφός αναδιπλούμενος και πολύ χρήσιμος γάντζος βρίσκεται κάτω από το τιμόνι στη διάθεση του αναβάτη για τη μεταφορά ενός χαρτοφύλακα ή τσαντών.
- Ο κεντρικός πολυδιακόπτης δίνει τη δυνατότητα για άνοιγμα της σέλας, ενώ το HD βρίσκεται σε κατάσταση λειτουργίας και για άνοιγμα του καλύμματος του ρεζερβουάρ, χωρίς να χρειαστεί να βγει το κλειδί από τη θέση του.



- Παράλληλα ο κεντρικός διακόπτης σφραγίζει με αντικλεπτική φραγή ασφαλείας με το πάτημα ενός κουμπιού.
- Ψηλά είναι τα μπράτσα των καθρεφτών που δίνουν πολύ καλή επόπτευση του δρόμου προς τα πίσω.
- Μεγάλες και πολύ αποτελεσματικές οι (εξτρά) προστατευτικές χούφτες που φορούσε το σκούτερ στα άκρα του τιμονιού. Κάνουν το κρύο του χειμώνα για τα χέρια του αναβάτη ξεχασμένη υπόθεση.
- Το κεντρικό στάντ – οπτικά τουλάχιστον – δεν πείθει για την αντοχή του. Ανεβάζει όμως πανεύκολα το σκούτερ στα πόδια του, λόγω σωστών μοχλών.