



Δοκιμή SYM Jet X 125: Τεφαρίκι*

*το τεφαρίκι: εξαιρετικής ποιότητας, ξεχωριστό, πολύτιμο, εκλεκτό, σπάνιο πράγμα, κομψοτέχνημα

Η λέξη «τεφαρίκι» είναι η πρώτη που μου ήρθε στο μυαλό μόλις έκανα τα πρώτα μου χιλιόμετρα με το νέο μοντέλο της SYM

Κείμενο: Μένιος Κατής - Φωτογραφίες: Θοδωρής Ερμήλιος



Θα σε πάει όπου θες, θα το πας όπως θες, θα ικανοποιήσει ακόμα και κάποιες -με μέτρο πάντα- πιο σπορτίφ αναζητήσεις. Παράλληλα θα κινηθείς οικονομικά και άνετα, χωρίς να χρειαστεί να κάνεις συμβιβασμούς. Όλα αυτά σε ένα πακέτο σημαντικά πιο προσιτό του ανταγωνισμού.

Εμφάνιση... μαχητικού

Η αλήθεια είναι πως από αισθητικής πλευράς το Jet X σε ξεγελά. Γιατί ναι μεν ανήκει σε μια κατηγορία που θεωρητικά δεν διακρίνεται για τις σπορ καταβολές της, ωστόσο στη συγκεκριμένη περίπτωση αυτό αλλάζει.

Είναι το «πακέτο» στο σύνολό του που σε κάνει να αισθάνεσαι ότι οδηγείς κάτι πιο σπορ και όχι ένα συμβατικό scooter που προσφέρει ανέσεις και χώρους.

Στο εμπρόσθιο τμήμα του δεσπόζουν τα δύο φωτιστικά σώματα LED, ενώ σε πολλά σημεία του υπάρχουν γωνίες και γραμμές που μαεστρικά σχηματίζουν το «X».

Το εμπρός φωτιστικό σώμα ξεχωρίζει από το διαχωρισμό της υψηλής και της χαμηλής δέσμης από τα χαρακτηριστικά φώτα ημέρας σε σχήμα «Υ», ενώ το πίσω τμήμα διακρίνεται για τις αιχμηρές γραμμές και τη σχεδίαση των φώτων με τη χρήση 3D light Bar.



Είναι και αυτός ο πλήρως ψηφιακός πίνακας οργάνων με οθόνη LCD που σου δίνει την αίσθηση ότι δεν οδηγείς scooter, αλλά σπορ μοτοσυκλέτα. Διαθέτει αυτόματη ρύθμιση επιπέδου φωτεινότητας, είναι ευκρινέστατη και προσφέρει πλήρη πληροφόρηση στον αναβάτη. Η ψηφιακή μπάρα που λειτουργεί ως στροφόμετρο είναι όλα τα λεφτά, ενώ μεταξύ άλλων υπάρχουν ενδείξεις για την κατάσταση της μπαταρίας και τη στάθμη καυσίμου. Οι όποιες ρυθμίσεις πραγματοποιούνται μέσω δύο κομβίων που εδράζονται πάνω στην οθόνη - ένα δεξιά και ένα αριστερά.



Κινητήρας

Το Jet X τροφοδοτείται από έναν νέο, υγρόψυκτο, τετραβάλβιδο κινητήρα 124.6 κ. εκ. προδιαγραφών Euro 5 που είναι ο ισχυρότερος από όσους έχει κατασκευάσει η SYM για την κατηγορία, όπως χαρακτηριστικά αναφέρει η ίδια. Συνδυάζεται με EFI της Continental και αποδίδει 12.6 ps @ 8.000 σ.α.λ. και 11.5 Nm ροπής @ 6.500 σ.α.λ. Το ψυγείο είναι τοποθετημένο στο πλάι γεγονός που συμβάλλει στη βελτιωμένη χωροταξία. Σε επίπεδο κατανάλωσης, η εταιρεία ανακοινώνει 2.5 l/100km (βάσει κύκλου WMTC3) και η αλήθεια είναι πως δεν απέχει πολύ από την πραγματικότητα, κάτι άλλωστε που διαπίστωση κατά τη διάρκεια της εβδομάδας που πέρασα μαζί του. Η χωρητικότητα του ρεζερβουάρ είναι στα 7,5 λίτρα. Αυτό σημαίνει ότι με ένα γέμισμα και αναλόγως με το πόσο «ευαίσθητος» είναι κανείς με το γκάζι, μπορεί να πραγματοποιήσει έως και 300 χιλιόμετρα, σύμφωνα πάντα με την τιμή κατανάλωσης που ανακοινώνει η εταιρεία.

Εξοπλισμός

Στον τομέα των αναρτήσεων, το Jet X εφοδιάζεται με συμβατικό πιρούνι με διαδρομή 100 mm και δύο αμορτισέρ πίσω, με διαδρομή 75 mm που ρυθμίζονται ως προς την προφόρτιση.



Οι τροχοί 14 ιντσών έρχονται με ελαστικά διαστάσεων 100/90 μπροστά και 110/80 πίσω, ενώ την επιβράδυνση αναλαμβάνουν δύο δισκόφρενα - ένα διαμέτρου 260 mm μπροστά και ένα 220 mm πίσω - που συνδυάζονται με δικάναλο σύστημα ABS της Continental.

Το Jet X είναι εξοπλισμένο με σύστημα εκκίνησης χωρίς κλειδί (keyless) για μεγαλύτερη ευκολία του αναβάτη, ενώ διαθέτει ενσωματωμένο σύστημα προστασίας με σειρήνα συναγερμού, μια λύση αν μη τι άλλο χρήσιμη. Για όσους δεν τα πάνε καλά με την τεχνολογία, υπάρχει και η λύση του κλειδιού που βρίσκεται ενσωματωμένο στο μπρελόκ-πομπό που δίνει η εταιρεία και το οποίο τοποθετείται στον κεντρικό διακόπτη (σηκώνεις το κάλυμμα στον διακόπτη και εμφανίζεται η κλειδαριά).



Πολύ χρήσιμος ο ήχος που παράγεται κατά τη διάρκεια λειτουργίας των φλας -για όσους τα χρησιμοποιούν, γιατί υπάρχουν κι εκείνοι που τα θεωρούν διακοσμητικά στοιχεία- καθώς δεν σε αφήνει να τα ξεχάσεις αναμμένα, όπως επίσης και ο διακόπτης που ενεργοποιεί τα αλάρμ.

Στο εσωτερικό τμήμα της ποδιάς υπάρχει κλειστός αποθηκευτικός χώρος που διαθέτει και παροχή φόρτισης USB QC 2.0, ενώ κάτω από τη σέλα ο χώρος είναι αρκετός για να υποδεχθεί ένα full-face κράνος, όπως επίσης και κάποια μικροαντικείμενα. Κάτω από τη σέλα, στο πίσω μέρος βρίσκεται και η τάπα του ρεζερβουάρ.

Οι χειρολαβές που υπάρχουν στην ουρά, όπως επίσης και τα ευρύχωρα, πτυσσόμενα μαρσπιέ αλουμινίου, έρχονται να κάνουν πιο άνετη τη ζωή του συνεπιβάτη.

Σε σχέση με τους ανταγωνιστές του, μπορεί να μη διαθέτει σύστημα ελέγχου πρόσφυσης (traction control) και start-stop, ωστόσο οι συγκεκριμένες τεχνολογίες δεν μου έλειψαν. Ειδικά το traction control που, κατά την άποψή μου, είναι υπερβολή για τα δεδομένα και τις ιπποδυνάμεις της κατηγορίας.



Πέρασα ωραία με το Jet X παρέα

Ναι, αυτή είναι η αλήθεια. Με κρύα καρδιά το επέστρεψα. Το παρέλαβα με 600 χιλιόμετρα, «έγραψα» γύρω στα 200 ακόμα και παρά το γεγονός ότι ήταν άστρωτο, με εξέπληξε ευχάριστα ξεπερνώντας τις προσδοκίες μου.

Ανεβαίνοντας στο scooter έχεις μπροστά σου αυτήν τη χορταστική οθόνη που σου δίνει όλη τη βασική πληροφόρηση. Κάθεσαι ψηλά σε μια σέλα άνετη κι ευρύχωρη, ενώ τα πόδια σου τοποθετούνται εκατέρωθεν του τούνελ στις πολύ άνετες πλατφόρμες της ποδιάς. Προσέξτε, ο υπογράφων δεν αποτελεί και το πιο συνηθισμένο παράδειγμα αναβάτη από άποψη διαστάσεων (σ.σ. 1.87μ . και 100 κιλά).

Τα χειριστήρια βρίσκονται εκεί που πρέπει, με τα δάχτυλα να λειτουργούν αυτόματα χωρίς να χρειαστεί να ψάχνεις τους διακόπτες. Το στήσιμο της -βάρους 140 κιλών (πλήρους υγρών)- κατασκευής είναι τέτοιο που σε προδιαθέτει για παιχνίδι. Να ανοίξεις το γκάτζι και να ξεχάσεις να το κλείσεις.



Ο κινητήρας του μέχρι τις 8.000 σ.α.λ. είναι ιδιαίτερα ζωηρός. Το αρχικό πατινάρισμα κάνει τις εκκινήσεις ομαλές, ανεβάζοντας όμως στροφές η δύναμη είναι εκεί και σου παρέχει τη δυνατότητα να κινηθείς σβέλτα μέσα στην πόλη, ανάμεσα από τα αυτοκίνητα. Το 80 km/h έρχονται πολύ εύκολα, ενώ με λίγη υπομονή εύκολα θα δεις πάνω από 100 σε ευθεία.

Το Jet X περνά τα εμπόδια και τις παγίδες των ελληνικών δρόμων με άνεση και σου δίνει πάντα την αίσθηση ότι όλα βρίσκονται υπό έλεγχο. Καθοριστικό ρόλο σε αυτό παίζουν οι αναρτήσεις, που απορροφούν κάθε κακοτεχνία χωρίς πρόβλημα και τα φυσικά τα φρένα. Ακόμα θυμάμαι την (ευχάριστη) έκπληξη που ένιωσα μόλις χρειάστηκε να χρησιμοποιήσω τις μανέτες.

Ακόμα και μετά από επίπονη χρήση με συνεχόμενες εκκινήσεις και απότομα φρεναρίσματα η απόδοσή τους εξακολουθούσε να είναι σε υψηλά επίπεδα. Όσο για την κατανάλωση, στο χρόνο που περάσαμε μαζί, κυμάνθηκε στα 2,7 λίτρα, χωρίς να είμαι φειδωλός με το γκάζι.



Το μόνο παράπονο που έχω αφορά τους καθρέπτες που με δυσκόλεψαν αφάνταστα, καθώς δεν προσφέρουν καλό επίπεδο θέασης σε έναν αναβάτη με τα χαρακτηριστικά μου. Όσες φορές κι αν άλλαζα τη θέση τους, η κατάσταση δεν βελτιώθηκε και έτσι ήμουν αναγκασμένος να σκύβω ή να τραβάω τους ώμους μου για να μπορέσω να ελέγχω τι συμβαίνει πίσω μου. Αλλά είναι τόσα τα καλά του Jet X που δύσκολα μένεις στο θέμα των καθρεπτών. Άλλωστε με λίγα ευρώ μπορείς να τους αντικαταστήσεις τοποθετώντας εκείνους που σε βολεύουν.

Νέο ενδιαφέρον

Και κάπως έτσι η κατηγορία των mini GT αποκτά ακόμα μεγαλύτερο ενδιαφέρον.

Γιατί μέχρι σήμερα ήταν υπόθεση για δύο: για το Honda PCX 125 και το Yamaha NMAX 125. Εσχάτως, όμως, απέκτησε και τρίτο «πρόσωπο»: το SYM Jet X, που ήρθε με στόχο να αλλάξει τα δεδομένα.



Με αιχμηρή εμφάνιση, πολύ καλή ποιότητα κατασκευής, αρκετά τεχνολογικά καλούδια και έναν πολύ δυνατό κινητήρα, το νέο scooter της ταϊβανέζικης μάρκας κερδίζει τις εντυπώσεις και φιλοδοξεί να γίνει το νέο σημείο αναφοράς της κατηγορίας.

Μεγάλο του πλεονέκτημα η χαμηλή τιμή σε σχέση με τον ανταγωνισμό, χωρίς μάλιστα να υστερεί από αυτόν.

