



## Test - SYM Joyride 300 2022 - Νέα δεδομένα

Στην κατηγορία των μεσαίων GT scooter ο ανταγωνισμός είναι ισχυρός και κάθε λεπτομέρεια μετράει. Το SYM Joyride 300 θέλει να πάρει την πρώτη θέση στις πωλήσεις με διαφορά μιας ίντσας, παρέχοντας 16" μπροστινό τροχό αλλά και άλλες σημαντικές λεπτομέρειες.

Του Βασίλη Κωστάκου

Φωτογραφίες : Βασίλης Κωστάκος



---

## GT με συμπεριφορά μοτοσυκλέτας

---

Τα GT scooter είναι μια χρηστική λύση για όσους ψάχνουν ένα μέσο μεταφοράς, ευέλικτο αλλά και με καλή προστασία, για την αστική τους μετακίνηση αλλά και για κάποιες μεγαλύτερες διαδρομές εκτός πόλης. Ο μεσαίος κυβισμός, δηλαδή 300 με 400 κυβικά, τα κάνει ευκολοδήγητα μέσα στην κίνηση αλλά και διαθέτουν αρκετό γκάτζι για γρήγορες μετακινήσεις εκτός αστικών κέντρων. Βέβαια τα scooter με μεγάλο τροχό (16 ίντσες) μπροστά δεν διαθέτουν την προστασία των GT αλλά προσφέρουν μεγαλύτερη άνεση και ασφάλεια λόγω της μεγαλύτερης διαμέτρου. Τώρα το τοπίο των GT scooters αλλάζει όχι μόνο απέναντι στα scooter με μεγάλο τροχό αλλά και απέναντι στο ανταγωνισμό καθώς το νέο Joyride 300, αν και GT, διαθέτει μπροστινό τροχό 16 ιντσών.



Φυσικά όσο καλό και εάν είναι ένα δίτροχο, η πρώτη ματιά είναι πολύ σημαντική για αυτό η ταϊβανέζικη εταιρία έδωσε ιδιαίτερη προσοχή στο σχεδιασμό του Joyride 300. Σημείο αναφοράς είναι οι λεπτές led λωρίδες (με 18 led) εμπρός που αγκαλιάζουν τους δύο από τους τρεις προβολείς και εκτελούν χρέη φώτων ημέρας (DRL), ενώ αντίστοιχου στυλ είναι και το πίσω ξεχωριστό φωτιστικό σώμα. Ένας τρίτος προβολέας στη μέση για τη μεγάλη σκάλα των φώτων προσφέρει μια πιο μοντέρνα και σπορτίβ σχεδίαση, ενώ η όλη κατασκευή συμπληρώνεται με καλοσχεδιασμένες ακμές. Η ζελατίνα - που ρυθμίζεται σε δύο θέσεις- παρά το γεγονός ότι είναι μεγάλη, δένει αρμονικά και σχεδιαστικά με το υπόλοιπο σύνολο, προσφέροντας άριστη προστασία σε κάθε σωματότυπο. Τέλος υπάρχει μια μεγάλη και άνετη σέλα δύο επιπέδων με μήκος 850mm και πλάτος 440mm, και μία σχάρα με χειρολαβές για τον συνεπιβάτη, που έχει μελετηθεί για την εύκολη προσθήκη βαλίτσας για όσους θα ήθελαν έναν extra αποθηκευτικό χώρο.



---

## Στιβαρότητα και άνεση

---

Στον τομέα των αναρτήσεων συναντάμε ένα αρκετά στιβαρό πιρούνι με διαδρομή 115 χιλιοστά, ενώ πίσω τα δύο αμορτισέρ έχουν κατά 15 χιλιοστά λιγότερη διαδρομή, δηλαδή 100 χιλιοστά, και ρυθμίζουν ως προς την προφόρτιση ελατηρίων. Τα φρένα αποτελούνται από ένα δίσκο 260 χιλιοστών με ακτινικά τοποθετημένη δαγκάνα τεσσάρων εμβόλων, και πίσω συναντάμε μικρότερο δίσκο (240 χιλιοστά) και δαγκάνα δύο εμβόλων, ενώ για μεγαλύτερη ασφάλεια υπάρχει δικάναλο σύστημα abs της Continental. Ο τροχός εμπρός, όπως αναφέραμε και νωρίτερα, είναι 16 ιντσών και διαθέτει πέντε διπλά μπράτσα, ενώ ο πίσω -ίδιας σχεδίασης- είναι κατά δύο ίντσες μικρότερος για να μεγαλώσει όσο το δυνατόν ο αποθηκευτικός χώρος (35 λίτρα) κάτω από τη σέλα. Επιπροσθέτως υπάρχει και ένα ντουλαπάκι με έξοδο USB (5V 2A) για φόρτιση του κινητού, στη δεξιά πλευρά στο πίσω μέρος της ποδιάς. Ο πίνακας οργάνων είναι εξ ολοκλήρου ψηφιακός, και σε μαύρο φόντο, με την ένδειξη της ταχύτητας άμεσα ορατή, όπως και η στάθμη καυσίμου, δύο ενδείξεις που απασχολούν περισσότερη ώρα τον οδηγό. Το ξεκλείδωμα και η εκκίνηση του κινητήρα γίνεται χωρίς κλειδί με σύστημα Keyless 2.0 το οποίο είναι δεύτερης γενιάς, περισσότερο προσανατολισμένο στον χρήστη - διαθέτει λειτουργία έκτακτης εκκίνησης που επιτρέπει την εκκίνηση του κινητήρα ακόμη και με χαμηλή στάθμη μπαταρίας στον πομπό. Ένας περιστροφικός διακόπτης στην θέση του κανονικού κλειδιού έχει αναλάβει τα πάντα, ακόμα και το άνοιγμα της σέλας ή το άνοιγμα της μικρής θύρας που αποκαλύπτει την τάπα του ρεζερβουάρ, που βρίσκεται ψηλά και ανάμεσα στα πόδια του οδηγού.



**BIKEIT!**

---

## Γραμμικότητα και ασφάλεια

---

Ο κινητήρας είναι υγρόψυκτος με τέσσερις βαλβίδες και απόδοση είκοσι έξι ίππων στις 8.000 σ.α.λ. και μέγιστη ροπή 26 Nm στις 6.000 σ.α.λ. με εργοστασιακή κατανάλωση 3,6 l/100km -μια τιμή που είδαμε και εμείς σε μικτή χρήση-που σε συνδυασμό με το ρεζερβουάρ των 11,5 λίτρων δίνει μια αυτονομία πάνω 300 χιλιόμετρα. Όχι γιατί το Joyride είναι δίκυκλο τουρισμού, απλά στους περισσότερους μας αρέσει να πηγαίνουμε όσο το δυνατόν λιγότερες φορές στα βενζινάδικα. Η λειτουργία του κινητήρα είναι εντελώς αθόρυβη και η απόδοσή του τόσο γραμμική, κάτι που σε κάνει να νομίζεις ότι κάτι έπαθε ο κινητήρας καθώς επεμβαίνει ο κόφτης εάν ξεπεράσει κανείς τα 156 χλμ/ώρα. Δεν καταλαβαίνεις την απόδοσή του μιας και έρχεται ομαλά, και σε ωθεί σε ταχύτητες που σύμφωνα με την αθόρυβη λειτουργία του θα ήταν πιο χαμηλές. Ταχύτητες 100-120χ.α.ω. μπορούν εύκολα να διατηρηθούν με το SYM Joyride 300 που είναι πολύ σταθερό και στιβαρό και επειδή η ζελατίνα του προστατεύει πλήρως τον οδηγό, κινείσαι για ώρα σε μεγάλες διαδρομές ξεκούραστα. Σαν γνήσιο GT scooter προσφέρει δύο θέσεις για τα πόδια του οδηγού, ο οποίος κάθεται χαμηλά με το τιμόνι σχετικά ψηλά και κοντά στο κορμί του, έχοντας πλήρη έλεγχο, πατώντας και τα δύο πόδια άνετα στην άσφαλο.



Ο μεγάλος τροχός -σε συνδυασμό και με το στιβαρό μπροστινό σύστημα κάνει τη διαφορά και δικαιώνει τη SYM για αυτή την απόφασή της. Μεγάλη ασφάλεια και άνεση στις λακκούβες ενώ ταυτόχρονα ο οδηγός πληροφορείται για το που βρίσκεται ο τροχός. Λίγα σχετικά είναι τα κτυπήματα που θα μεταφερθούν στον συνεπιβάτη - η αχίλλειος

πτέρνα όλων των scooter με τη κλασική διάταξη, ο οποίος σπάνια θα παραπονεθεί. Η μεγάλη σέλα αντίθετα θα κάνει ότι περνάει από το... κάλυμμά της για να κρατήσει όσο το δυνατόν πιο άνετους οδηγό και συνεπιβάτη, με μεγάλα και άνετα μερίδια να φροντίζουν για την παραμονή.

---

### *Νέα δεδομένα*

---

Η απόφαση της SYM να εφοδιάσει το Joyride με εμπρός τροχό δεκαέξι ιντσών βάζει φωτιά στον ανταγωνισμό και παράλληλα με την πολύ καλή τιμή του, σίγουρα θα αποτελέσει μια πολύ καλή επιλογή για ένα οικονομικό και πρακτικό scooter που παράλληλα διαθέτει και μια εντυπωσιακή εμφάνιση. Κύριοι η τράπουλα ανακατεύτηκε.

