

SYM Joyride 300, Πλήρης Δοκιμή: Ελβετικός σουγιάς

Και πόλη και ταξίδια, με την ίδια ευκολία

Σε μια σχεδόν κορεσμένη κατηγορία, αυτή των 300αριών σκούτερ, ένα ακόμα μοντέλο έρχεται να προστεθεί. Είναι το SYM Joyride 300 κι έχει όχι μόνο λόγο ύπαρξης, αλλά και πολλά να πει.

Κείμενο: Βασίλης Αντζουλάτος, Φωτογραφίες: Οδυσσέας Σολωμού

Το SYM Joyride 300 είναι ένα από τα μοντέλα που εισέρχεται σε μια πολύ ανταγωνιστική και πολύ δημοφιλή κατηγορία σκούτερ στην Ελλάδα και το οποίο μάλιστα **κατάφερε να κάνει θόρυβο** πριν καν πατήσει τους τροχούς του στην Ελλάδα.



Ο λόγος ήταν ότι ήταν το πρώτο 300άρι που συνδυάζε δύο πολύ σημαντικά χαρακτηριστικά του χώρου των σκούτερ, τη συνύπαρξη των οποίων **δεν είχαμε ξαναδεί**.

Το πρώτο ήταν **το επίπεδο πάτωμα**, το οποίο το έχουμε ξανασυναντήσει σε αυτή την κατηγορία, αλλά... όχι μαζί με διαμέτρου 16 ιντσών μπροστινό τροχό.



Αυτό σημαίνει ότι πριν ακόμα ανέβουμε στη σέλα του νέου σκούτερ της SYM, ξέρουμε ότι έχουμε να κάνουμε με έναν **συνδυασμό πρακτικότητας και άνεσης** του αναβάτη, μαζί με τη δυνατότητα μεταφοράς μικροαντικειμένων, αλλά και της σταθερότητας των 16 ιντσών.

Σημειώστε εδώ ότι οι μεγάλοι τροχοί 16 ιντσών αποτελούν ένα από τα φετίχ των Ελλήνων σκουτεριστών, κάτι που οφείλεται **στους κακούς δρόμους** της χώρας.



Το τρίτο, θα λέγαμε εμείς, στοιχείο που κάνει το Joyride 300 να ξεχωρίζει είναι **οι γραμμές του**, όχι μόνο επειδή το μπροστινό και το πίσω τμήμα μοιάζουν να διαχωρίζονται από το μακρύ/πλατύ επίπεδο πάτωμα, αλλά επειδή διαθέτει ένα ιδιαίτερο design.

Επιθετικό μεν, λίγο “θυμωμένο” από μπροστά, αλλά όχι πολύ, τόσο όσο πρέπει. Με αιχμές και γωνίες να διατρέχουν το μπροστινό και το πίσω τμήμα, και **με τους δυο προβολείς καθώς και το μεσαίο φωτιστικό σώμα** να δημιουργούν ένα ενιαίο σύνολο, το οποίο δεν έχουμε ξαναδεί σε σκούτερ.



Στο κατώτερο μπροστινό τμήμα της ποδιάς, στο ξεκίνημα της καρίνας, υπάρχουν **δύο κομψά τμήματα με αεραγωγούς**, που κάνουν το σύνολο πιο спор.

Το κοντό και γωνιώδες μπροστινό φτερό θεωρούμε ότι δεν ταιριάζει και τόσο με τις φυσούνες του πιρουνιού, αξεσουάρ που **συνηθίζεται στις μοτοσυκλέτες off road** συνήθως, με σκοπό να προστατεύουν τα καλάμια και τη λειτουργία του πιρουνιού από τη σκόνη.



Το πίσω τμήμα που πλαταίνει στα πλάγια διατηρεί τις αιχμές του συνολικού **design**, ενώ η σέλα είναι σαφώς διώροφη, με τον αναβάτη/οδηγό να απολαμβάνει μία μεγάλη σέλα με έντονη οπίσθια υποστήριξη.

Η σέλα του συνεπιβάτη όμως είναι ακόμα καλύτερη, **μεγάλη, πλατιά**, με περισσότερο αφρώδες υλικό.

Η ουρά του σκούτερ ολοκληρώνεται από μία πρακτική σχάρα/χειρολαβές και βάση για top case κι από ένα όμορφο φωτιστικό σώμα.



Αν έπρεπε να χαρακτηρίσουμε τη συνολική σχεδίαση του SYM Joyride 300, θα λέγαμε ότι είναι ένα **Maxi Grand Turismo σκούτερ**... με τα όλα του.

Κάτω από τη σέλα υπάρχει μεγάλος αποθηκευτικός χώρος που χωράει ένα φουλφίς κράνος και **ίσως ακόμα ένα μισό κράνος** ή μερικά μικροπράγματα, ενώ είναι τόσο φαρδύς που μπορεί να χωρέσει ακόμα και laptop.



Στη δεξιά πίσω πλευρά του σκούτερ καταλήγει **το μεγάλο τελικό της εξάτμισης**, το οποίο όμως δεν προεξέχει ιδιαίτερα, ώστε **να δυσκολεύει τους ελιγμούς** και τα στενά περάσματα της πόλης, ενώ διαθέτει ένα κομψό πλαστικό κάλυμμα.

Εμφανής είναι η ποιότητα κατασκευής, αλλά και του φινιρίσματος, ενώ κάποια πλαστικά τμήματα του εσωτερικού της ποδιάς θα θέλαμε να είναι **λίγο πιο μαλακά** σε υφή και αίσθηση.

Στο Δρόμο

Αφού πρώτα περάσεις το πόδι σου, με μεγάλη ευκολία μέσα από το επίπεδο πάτωμα, κάθεσαι πάνω στη μεγάλη σέλα, η οποία όμως για να χαμηλώσει **έχει σχετικά λίγο αφρώδες** – είναι ελαφρώς σκληρή.

Το περιορισμένο ύψος σέλας θα **βολέψει ιδιαίτερα τους αναβάτες χαμηλού αναστήματος**, τη στιγμή που το πάτωμα είναι σχετικά ψηλά και θα λυγίσει λίγο παραπάνω τα γόνατα των υψηλότερων αναβατών.



Το τιμόνι είναι αρκετά ψηλά, δημιουργώντας έτσι μία θέση οδήγησης **μέσα στο σκούτερ**, ενώ το μεγάλο του μήκος **γυρίζει με ευκολία και ταχύτητα** τον 16αρη μπροστινό τροχό.

Ο τροχός αυτός στην περίπτωση του Joyride διαθέτει ένα πολύ καλό “κόψιμο”, **έχει δηλαδή μικρή ακτίνα στροφής**, χαρακτηριστικό που βοηθάει εξαιρετικά στους αργούς ελιγμούς και μέσα στην πόλη και στο μποτιλιάρισμα.

Να το κάνουμε πιο συγκεκριμένο: Το Joyride είναι το σκούτερ με 16αρη μπροστινό τροχό, που **διαθέτει το καλύτερο κόψιμο τιμονιού** από όλα τα άλλα!



Την προσοχή του αναβάτη θα τραβήξει αμέσως το πολύ όμορφο όργανο με τις **πολλές ευκρινείς ενδείξεις**, όπως και το γεγονός ότι θα βρίσκεται πίσω από μία μεγάλη πόδια και μία επίσης ψηλή και πλατιά ζελατίνα (ρυθμιζόμενη σε δύο θέσεις), στοιχεία που **προσθέτουν έναν ακόμα θετικό πόντο** στο Joyride έναντι του ανταγωνισμού.

Το νέο 300άρι της SYM προσφέρει **πλήρη κάλυψη στο ανώτερο και κατώτερο τμήμα** του σώματος του αναβάτη, κάτι που ισχύει πλέον για ελάχιστα σκούτερ στην αγορά, αφού είναι γενικευμένη η τάση να στενεύουν οι ποδιές και να χαμηλώνουν τις ζελατίνες στα σκούτερ, έτσι ώστε να γίνουν πιο μοντέρνα η πιο σπορ.



Επίσης στα θετικά καταχωρείται – ακόμα και μετά την πρώτη βόλτα – **η θέση του συνεπιβάτη**, ο οποίος κάθεται πάνω σε μία μεγάλη και άνετη σέλα, έχοντας στη διάθεσή του μεγάλα αλουμινένια μαρσπιέ, τα οποία μάλιστα ξεδιπλώνουν με απλή πίεση και δεν χρειάζεται να τα ανοίξεις με το χέρι.

Ο κινητήρας που χρησιμοποιεί το Joyride είναι ο γνωστός, **αποδεδειγμένα καλός και αξιόπιστος** τετραβάλβιδος των 278 cc, ο οποίος χρησιμοποιείται τα τελευταία χρόνια σε όλα τα 300άρια της SYM, κι είναι πολύ ήσυχος στη λειτουργία του και σαφώς πολιτισμένος, χωρίς να εμφανίζει κραδασμούς σε καμία περιοχή στροφών.



Η μετάδοση του Joyride είναι ρυθμισμένη **ώστε να ξεκινάει άμεσα** (μετά τα 20 km/h) το σκούτερ από στάση. Το νέο maxi scooter της ταϊβανέζικης εταιρίας θα ορμήξει μπροστά με το άνοιγμα του γκαζιού και θα πετύχει καλές επιταχύνσεις.

Μια τέτοια ρύθμιση συνήθως σημαίνει **καλή απόκριση και επιδόσεις** μέσα στην πόλη μέχρι τα 80-90 km/h και μετά αργό ανέβασμα των στροφών και των χιλιομέτρων προς τη μέγιστη τελική ταχύτητα.

Δεν ισχύει το ίδιο για το Joyride, μιας και η επιτάχυνση (με τέρμα ανοικτό το γκάζι) μπορεί να μειώνεται μετά τα 90 km/h, αυτό που δεν μειώνεται όμως είναι η όρεξη του κινητήρα **να συνεχίσει να ανεβάζει στροφές μέχρι τα 145 χιλιόμετρα** στο κοντέρ τα οποία ήταν 137 πραγματικά.



Το SYM Joyride 300 16'' διαθέτει έναν κυματιστό δίσκο 260mm και τετραέμβολη δαγκάνα μπροστά, ο οποίος **προσφέρει πολύ καλό φρενάρισμα** και έχει αίσθηση στο πάτημα της μανέτας.

Πίσω υπάρχει ένας δίσκος 240mm και δαγκάνα δύο εμβόλων, που όμως υπολείπεται στον τομέα της αίσθησης και ενεργοποιεί σχετικά σύντομα το ABS.

Αντίστοιχα, το δικάναλο ABS της Continental λειτουργεί πολύ καλά για το μπροστινό δισκόφρενο και προσφέρει καλές ακινητοποιήσεις και επιβραδύνσεις, **κάτω από όλες τις συνθήκες** πρόσφυσης.



Επίσης είναι σημαντικό το γεγονός ότι το ισχυρό μπροστινό δισκόφρενο ακόμα και στο έντονο φρενάρισμα **δεν καταφέρνει να στρεβλώσει τα καλάμια** του πιρουνιού, με τον μπροστινό τροχό να κρατάει πολύ καλά την πορεία του.

Αφού βρισκόμαστε σε αυτή την περιοχή, να πούμε ότι τα λάστιχα της κινέζικης CST αποδίδουν πολύ καλά, αν και όταν πιάσει ο χειμώνας **ίσως να ήταν καλό να επενδύσετε** σε ένα καλό ζευγάρι ευρωπαϊκών ελαστικών, που θα μεταμορφώσουν την οδική συμπεριφορά του σκούτερ.



Μέσα στην πόλη είναι η ευελιξία του σκούτερ και το μεγάλο κόψιμο του μπροστινού τροχού μαζί με το χαμηλό κέντρο βάρους και το **εύκολο πάτημα των ποδιών** του αναβάτη στην ασφαλτο λόγω του χαμηλού ύψους σέλας, που κάνει το Joyride πραγματικά ευχάριστο. Το 300 δίνει την εντύπωση στον αναβάτη ότι **οδηγεί ένα σκούτερ 200 κυβικών** από πλευράς χειρισμού.

Η καλή ψύξη του κινητήρα, μέσω του μεγάλου ψυγείου που βρίσκεται πίσω από τον μπροστινό τροχό, **δεν επιτρέπει να ανέβει η θερμοκρασία** πάνω από το κανονικό, με το βεντιλατέρ ψύξης να ενεργοποιείται σπάνια.



Το πακέτο των αναρτήσεων αποτελείται από ένα τηλεσκοπικό πιρούνι μπροστά και δύο ρυθμιζόμενα ως προς την προφόρτιση αμορτισέρ πίσω, με διαδρομές 115mm και 100mm αντίστοιχα, που **μπορούν να αντιμετωπίσουν κάθε εμπόδιο** ή κακής ποιότητας οδόστρωμα, χάρη στην προοδευτική τους λειτουργία με σωστές αποσβέσεις, προς το “μαλακό” πάντα.

Τα αμορτισέρ τα οποία **ρυθμίζονται ως προς την προφόρτισή τους** είναι πολύ καλά ακόμα και στις σκληρότερες σκάλες.

Το πιρούνι διαβάζει σωστά το δρόμο **χωρίς αναπηδήσεις και χωρίς τραντάγματα** στην περιοχή του τιμονιού, προσφέροντας την άνεση των 115 χιλιοστών διαδρομής του.



Το κράτημα λόγω της κατανομής βάρους του Joyride, αλλά και της χαμηλής σέλας είναι πολύ καλό και φυσικά **ευνοείται από τον μεγάλο μπροστινό τροχό**, ο οποίος φέρνει σταθερότητα ακόμα και στις υψηλότερες στροφές και στις ανοιχτές καμπές με μεγάλη κλίση.

Πολύ καλό είναι το 300 και στο ταξίδι από πλευράς προστασίας του αναβάτη από τα στοιχεία της φύσης, με τη μεγάλη σέλα λόγω σκληρότητας **να απαιτεί μια στάση παραπάνω για να 'ξεπιαστούμε'**, αν και για αυτό το λόγο υπάρχει δεύτερο "σκαλοπάτι-μαρσπιέ" στο εσωτερικό της ποδιάς.



Η κατανάλωση στο ταξίδι κυμάνθηκε **σε χαμηλά επίπεδα** της τάξης των 3,8 Lt/100km, ενώ μέσα στην πόλη έφτασε τα 4,1 λίτρα. Υπολογίζοντας μια μέση κατανάλωση στα 4.0 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα, υπολογίζουμε (ντεπόζιτο 11,5 λίτρων) μια αυτονομία **κοντά στα 290 χιλιόμετρα**.

Τελικά...

Να τι εννοούσαμε μιλώντας στον τίτλο του άρθρου **για ελβετικό σουγιά**, που είναι το εργαλείο που τα κάνει όλα.

Το SYM Joyride 300 16” είναι το max scooter που μπορεί περίφημα να καλύψει τη μετακίνηση ενός ή και δύο ατόμων σε καθημερινή βάση μέσα στην πόλη και συγχρόνως να έχει τη δυνατότητα να τους προσφέρει **αυτή την σωτήρια Σαββατοκυριακάτικη ανάσα** έξω από τα τείχη της.



Με μεγάλες διαστάσεις και αποθηκευτικούς χώρους, άνετη σέλα και καλό κράτημα, έναν δοκιμασμένο κινητήρα με καλές επιδόσεις και χαμηλή κατανάλωση και όλα αυτά **στην τιμή των 4.795 ευρώ** (Αύγουστος 2022) που είναι ανταγωνιστική για την κατηγορία-φωτιά των δημοφιλών 300 κυβικών εκατοστών.

Ας μην ξεχνάμε ότι **“Joy”** σημαίνει χαρά και **“Ride”** σημαίνει βόλτα. Τα συμπεράσματα δικά σας...

Λεπτομέρειες & Παρατηρήσεις

- Ο πίνακας οργάνων LCD διαθέτει οδόμετρο, στροφόμετρο, φόρτιση μπαταρίας, ένδειξη λαδιού, μερικό και ολικό χιλιομετρητή, θερμοκρασία, ώρα, hi beam, oil check, στάθμη βενζίνης, ABS, Check Engine
- Είναι το “μοντέρνο” σχήμα των καθρεπτών που μειώνει το οπτικό πεδίο του αναβάτη
- Όντως, όπως διαφημίζεται, το οπίσθιο φωτιστικό σώμα με τα 18 LED έχει ισχυρή ένταση, όπως και οι δυο προβολείς εξάλλου
- Τα φώτα ημέρας DLR διαθέτουν 2 σειρές με 28 LED!
- Λεπτοκαμωμένα είναι τα σταντ (σωλήνες μικρής διατομής) και το κεντρικό ελαφρώς “βαρύ” για να σηκώνει το σκούτερ πάνω του
- Υπάρχει Keyless σύστημα εκκίνησης δεύτερης γενιάς που επιτρέπει την εκκίνηση του κινητήρα ακόμα κι όταν η μπαταρία του πομπού είναι χαμηλή
- Στην ποδιά, κάτω από το τιμόνι υπάρχει αποθηκευτικός χώρος για κινητό με θύρα USB ταχείας φόρτισης, 5V 2A