

MOTORBIKE

STREET | ON OFF | OFF ROAD

SYM VF 125, SUPER TEST: ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΕΙΣΟΔΟΣ

The new kid in town

*Κυβισμός: 123 cc * Ιπποδύναμη: 8,5 ίπποι στις 8.000 rpm * Τελική: 107 km/h

*Βάρος: 111 kg * Τιμή: 2.260 ευρώ

Δεν έκατσαν με σταυρωμένα τα χέρια η SYM και η αντιπροσωπεία Γκοργκόλης ΑΕ και έκαναν το follow στο κάρφωμα που λέγεται SYM VF 185. Το “φόλοου” έχει το όνομα SYM VF 125 και φοράει εκτός από την ίδια εμφάνιση – “φανέλα” που λένε – μικρότερο κινητήρα.



Δυο ποιοτικά πατιά έβαλε τελικά η SYM για να κάνουν παρέα στο SYM Magic SR 125 που παρουσιάστηκε στην ελληνική αγορά τον Ιούλιο του 2016 και είχε την τιμή να είναι το πρώτο πατί προδιαγραφών Euro4 στην Ελλάδα, την Ευρώπη, ε, και τελικά... στον κόσμο!

Η πρόσφατη έλευση του SYM VF 185 με κινητήρα μοτοσυκλέτας τάραξε τα νερά της κατηγορίας δυναμικότερα απ' οποιοδήποτε άλλο παπί είχε πατήσει τις ρόδες του σε αυτή τη γωνιά της Βαλκανικής χερσονήσου. Δύναμη, γκάζι, φρένα, αναρτήσεις, εμφάνιση και καλή τιμή εκτίναξαν τις πωλήσεις του.

Τη στιγμή που γράφεται αυτό το άρθρο, οι πωλήσεις του 185 στο οκτάμηνο του '19 πλησιάζουν τις 700 και υπολογίζουμε ότι μέχρι το τέλος της χρονιάς πιθανά να ξεπεράσει τις 900! Είσοδος-εισβολή με τα όλα της.



Αιχμηρό ρύγχος – σπορ γραμμές, φιλική συμπεριφορά στο δρόμο

Πού να τοποθετηθεί λοιπόν το νέο SYM VF 125, το οποίο, έχοντας παρεμφερή εμφάνιση με τον μεγάλο αδελφό του, δημιουργεί άμεσα την ερώτηση αν διαθέτει κι αυτό κινητήρα μοτοσυκλέτας. Όχι, είναι η απάντηση: το 125 είναι καθαρόαιμο παπί, έτσι όπως τα ξέρουμε, παραδοσιακό, με τον οριζόντιο κύλινδρο του και το ημιαυτόματο σασμάν.



Μονός προβολέας με τέσσερις κορυφές.

Το αμέσως επόμενο στοιχείο που παρατηρεί κάποιος είναι η τιμή του SYM VF 125 που δεν είναι από τις χαμηλότερες της κατηγορίας των πατιών 125 κυβικών αλλά θα λέγαμε ότι είναι μεσαίο-υψηλή. Στα 2.260 ευρώ είναι ακριβότερο των φθηνών πατιών των 1.300-1.500-1700 ευρώ, όμως κατά πολύ φθηνότερο από το Honda Supra X 125 (των 2.780 ευρώ) που θα ήταν το πιο ακριβό πατί 125 κυβικών αν δεν υπήρχε το “επετειακό” Honda Super Cub C125 των σχεδόν 4.000 ευρώ.



Όμορφα όργανα, με αρκετές ενδείξεις που τους λείπει όμως το ρολόι

Άρα το SYM VF 125 έχει πολλά να δικαιολογήσει, κάτι που θα συμβεί ευθύς αμέσως στη δοκιμή που ακολουθεί

ΕΜΦΑΝΙΣΗ, ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ, ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Είναι η ποιότητα κατασκευής το πρώτο πράγμα που βλέπει κανείς που περιεργάζεται προσεκτικά το SYM VF125, το οποίο για λόγους μάρκετινγκ αντιγράφει τον μεγάλο του αδελφό. Την καλή ποιότητα κατασκευής την έχει κληρονομήσει από τη χώρα κατασκευής του, αφού το 125 κατασκευάζεται (όπως και το 185) στο Βιετνάμ. Μπορούμε να πούμε ότι η ποιότητά του είναι υψηλότερη της τιμής του, με καλά πλαστικά τμήματα, πρέπουσα συναρμογή, αλλά και προσεγμένο φινιρίσμα και λεπτομέρειες.



Κομψό απ' όποια πλευρά κι αν το κοιτάξεις

Προσωπικά γούστα, αλλά εμείς θα αφαιρούσαμε κάποια από τα σπορ αυτοκόλλητα, θα κάναμε το σύνολο πιο "κακό" στην όψη, πιο λιτά-αγριεμένο. Ένα από τα πιο ενδιαφέροντα κομμάτια του SYM VF 125 είναι αυτό το διακοσμητικό "χωροδικτυωμάκι" που κρέμεται στο κέντρο του πλαισίου του (που είναι συμβατικό μονής ραχοκοκκαλιάς) και ξεχωρίζει λόγω του κόκκινου χρώματός του.

Ένας προβολέας πρωτότυπου σχήματος (με διπλά μυτάκια) στο τιμόνι και δυο μεγάλα φωτιστικά σώματα στην ποδιά που ενσωματώνουν και τα φλας, τα ενιαία πλαστικά που ενώνουν την περιοχή της ουράς με το μπροστινό φέρινγκ ... όλα αυτά δημιουργούν έναν σπορτίβικο αέρα.



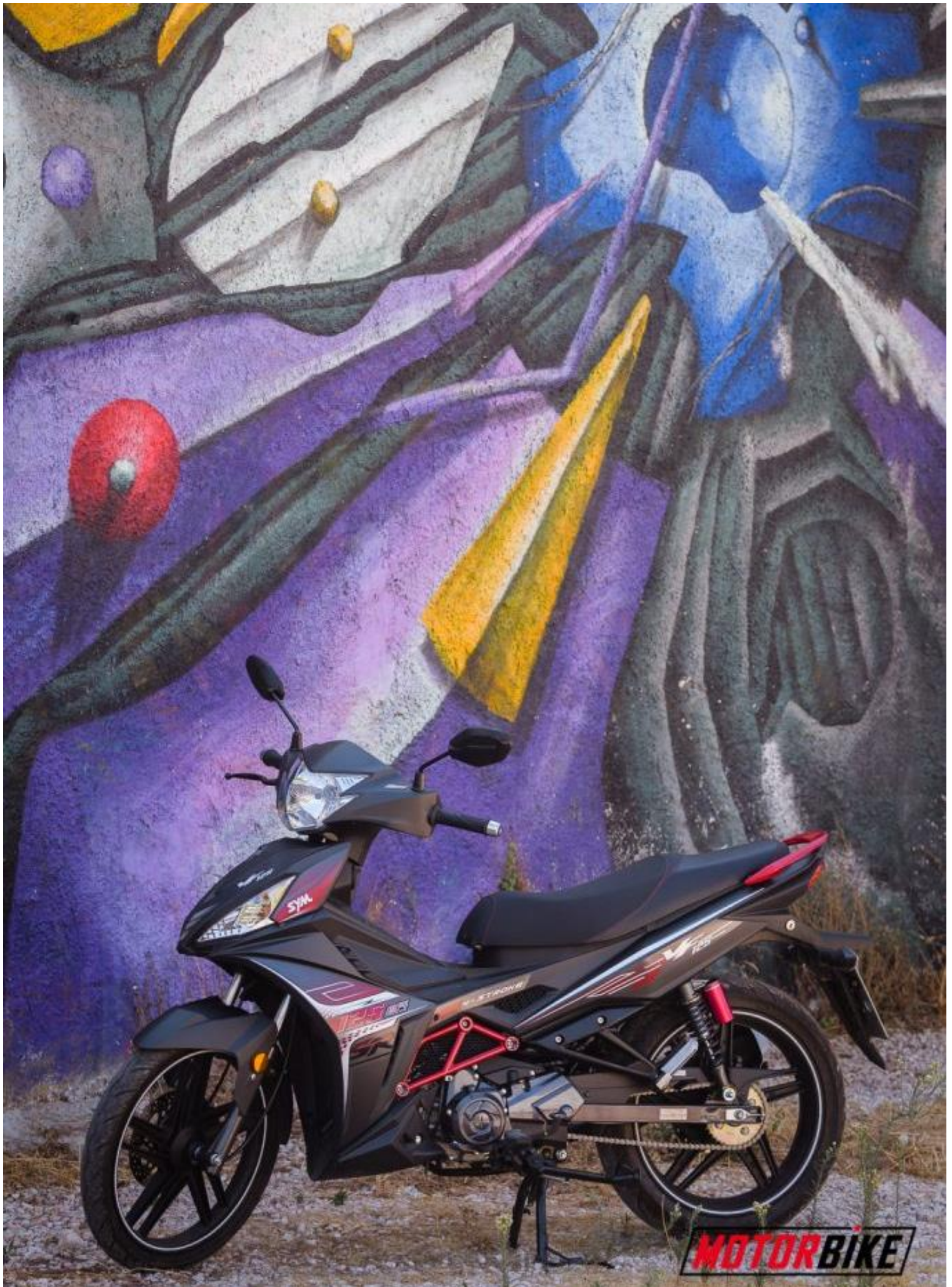
Στα **κομψά όργανα** συναντάμε ένα πολύ όμορφο ψηφιακό όργανο κολλητά με ένα αναλογικό στροφόμετρο και τις απαραίτητες ενδεικτικές λυχνίες. Η κεντρική κλειδαριά διαθέτει αντικλεπτική φραγή ασφαλείας.

Τα χρώματα του SYM VF125 είναι τρία: κόκκινο, μαύρο και μπλε – ενώ σε όλους τους συνδυασμούς οι χυτές αλουμινένιες ζάντες είναι μαύρες με λευκό σιρίτι. Κάτω από τη σέλα, η οποία ανοίγει (έκπληξη ευκολίας) με κουμπί από το τιμόνι, υπάρχει αποθηκευτικός χώρος για κάποια μικροπράγματα.



Η ποιότητα είναι πολύ καλή παντού

Προς τιμήν τους, οι άνθρωποι της SYM έχουν τοποθετήσει στο 125 αναδιπλούμενα μαρσπιέ που αυξάνουν κατά πολύ την ασφάλεια του αναβάτη (των κνημών του κυρίως) σε σύγκριση με τα αναχρονιστικά “επικίνδυνα σίδερα”-σταθερά μαρσπιέ που συναντάμε δυστυχώς στα περισσότερα πατιά ακόμα και σήμερα.

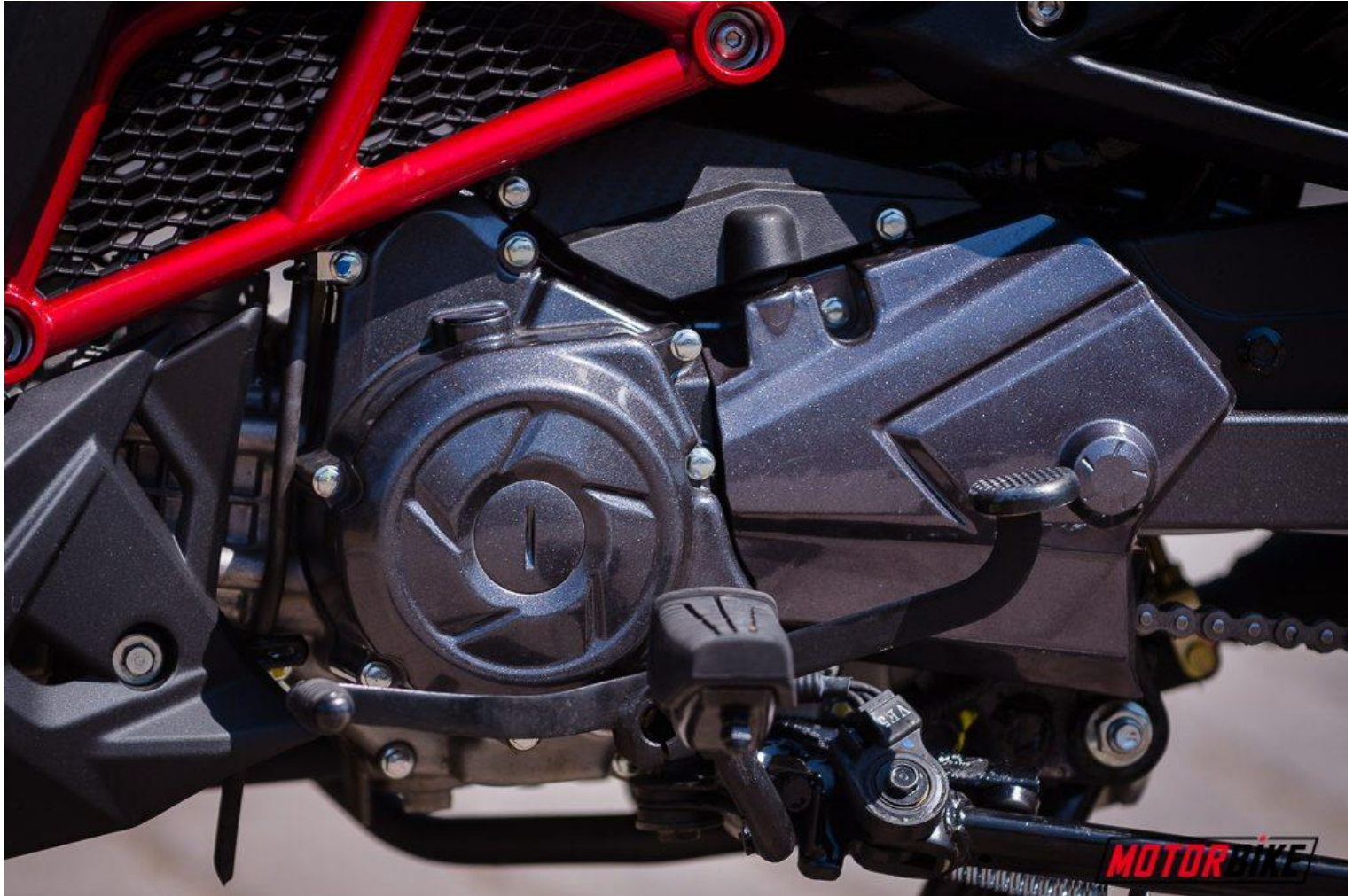


Το μεταξόνιο είναι στα συνηθισμένα 1.230 mm και το βάρος στα 111 kg.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Κλασικός όπως είπαμε είναι ο κινητήρας του SYM VF125 αερόψυκτος, με έναν εκκεντροφόρο και δύο βαλβίδες. Η απόδοση φτάνει τους 8,5 ίππους στις 8.000 rpm και τη ροπή στα 0,86 kgm στις 5.500 rpm. Η τροφοδοσία του γίνεται με ηλεκτρονικό ψεκασμό της Keihin, ο οποίος όπως θα δούμε αργότερα είναι άριστος στη λειτουργία του.

Για την εκκίνηση υπάρχει μίζα και μανιβέλα για τις δύσκολες στιγμές, ενώ η εξάτμιση καταλήγει σε ένα όμορφο τελικό.



Ένας ήσυχος και ροπάτος κινητήρας με καλές επιδόσεις και σασμάν. Τα μαρσπιά είναι αναδιπλούμενα

Ο αερόψυκτος μονοκύλινδρος κινητήρας έχει οριζόντιο κύλινδρο, όπως τα κλασικά πατιά που ξέραμε, και σασμάν ημιαυτόματο με τέσσερις σχέσεις. **Το καλό είναι ότι το σασμάν είναι περιστροφικό, τύπου μύλος – βρίσκει νεκρά σε στάση κάτω από την 4η** – και το μπροστινό κομμάτι του λεβιέ ταχυτήτων είναι όπως των μοτοσυκλετών, με αποτέλεσμα να μπορείς να κατεβάζεις ταχύτητες με τον μοτοσυκλετιστικό τρόπο και όχι μόνο χρησιμοποιώντας τη φτέρνα.

ΠΛΑΙΣΙΟ, ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ, ΦΡΕΝΑ

Συμβατικό είναι το πλαίσιο και ο κεντρικός κορμός του VF (που καλύπτεται από πλαστικά) πίσω από το τιμόνι και μπροστά από τη σέλα είναι πλατύς.

Η ποδιά αποτελεί διακοσμητικό στοιχείο όσον αφορά στην προστασία των ποδιών του αναβάτη – κάτι που έχει γίνει παράδοση πλέον στα μοντέρνα πατιά, λόγω του ότι... θέλουν να είναι μοντέρνα και να μην κουβαλάνε παλιομοδίτικες ποδιές.



Καλό, σκληρό πιρούνι και πολύ καλό μπροστινό φρένο

MOTORBIKE

Τα φρένα είναι δίσκοι μπροστά και πίσω (αμφότερα διαμέτρου 220 mm) με σύστημα συνδυασμένης πέδησης CBS, όπως απαιτούν οι προδιαγραφές Euro4. Το πιρούνι είναι συμβατικό τηλεσκοπικό και τα δυο αμορτισέρ πίσω είναι λαδιού αερίου με ξεχωριστό ρεζερβουάρ, που ρυθμίζονται ως προς την προφόρτισή τους.



Περισσότερο διακοσμητικό το χωροδικτύωμα, που δίνει άλλη μια σπορ νότα στο design

Στα ελαστικά συναντάμε διάσταση 70/90-17 μπροστά και μεγάλη διάσταση 120/70-17 πίσω (αμφότερα tubeless) και είναι φτιαγμένα από την Kenda, με σπορ σχεδίαση και καλές επιδόσεις όπως θα δούμε στη δοκιμή στο δρόμο.

Οι ζάντες έχουν ενδιαφέρουσα σχεδίαση με 10 μπράτσα υπό γωνία, είναι αλουμινένιες και βαμμένες μαύρες, όπως οφείλει να κάνει ένα σπορ δίτροχο.

ΟΔΗΓΩΝΤΑΣ

Το πρώτο πράγμα που σε εντυπωσιάζει, είναι η ποιότητα κατασκευής που παρατηρείς όπου κι αν κοιτάξεις. Δεν υπάρχει ένα σημείο που να ενοχλεί στο μάτι, αντίθετα το καλοσχεδιασμένο “μικτό” (ψηφιακό-αναλογικό) όργανο σε κερδίζει αμέσως. Η σέλα είναι στενή και σκληρή, αλλά το ενδιαφέρον είναι ότι λόγω του καλού (έστω και λίγου) αφρώδους υλικού, τα μαλακά μέρη του αναβάτη την συνηθίζουν σε 2-3 μέρες και μετά την ξεχνάς.



Ανακουφιστικά ασφαλή είναι τα αναδιπλούμενα μαρσπιέ που είναι πλατιά, προεξέχουν ελαφρώς στα πλάγια και είναι επενδεδυμένα με μπόλικο λάστιχο για να αποσβένουν τους κραδασμούς... οι οποίοι έτσι κι αλλιώς είναι ελάχιστοι και εμφανίζονται μετά τις 8.000 rpm σε μορφή γαργαλητού στην περιοχή της σέλας.

Πολύ ήσυχος στη λειτουργία του, με λίγους μηχανικούς θορύβους είναι ο κινητήρας με μπάσο ήχο να ξεφεύγει από το τελικό της εξάτμισης.



Κεντρικό και πλάγιο στάντ και ψαλίδι με σωλήνα ορθογωνικής διατομής. Πολύ άνετα τα μεγάλα μαρσπιέ του συνεπιβάτη



Κομψό τελικό εξάτμισης και αμορτισέρ λαδιού/αερίου

Το κιβώτιο ταχυτήτων είναι μαλακό και θετικό και οι αλλαγές γίνονται εύκολα, ενώ άριστες είναι οι επιταχύνσεις του κινητήρα που δεν έχει κανένα πρόβλημα να “στροφάρει”, να ανεβάσει μέχρι τον κόφτη στις 10.000 rpm. Με 7.800 rpm με τελευταία σχέση (4η) στο σασμάν, το κοντέρ θα δείξει 100 km/h. Το μοτεράκι δίνει την αίσθηση ότι θα μπορούσε να δουλεύει σε αυτή την ταχύτητα όλη μέρα.

Οι ταχύτητες ανά σχέση είναι: 1-40 km/h, 2-65, 3-95, 4-115 km/h. Η 4η έδειξε μια καλή τελική παρότι ο κινητήρας δεν ήταν στρωμένος, είχε κάνει μόλις 700 km/h. Η πραγματική τελική είναι τα 107 km/h. Η μέση κατανάλωση μετρήθηκε στα 2,2 λίτρα στα 100 χιλιόμετρα, πράγμα που σημαίνει ότι με τα 4,2 λίτρα βενζίνης το SYM VF 125 θα πετύχει αυτονομία κοντά στα 190 χιλιόμετρα.

Ξεκινώντας από τα φανάρια, το 125 δείχνει τσαγανό και ξεκολλάει πρώτο, αρκεί να ανοίξει ο αναβάτης δυναμικά το γκάζι, που έχει μεγάλη διαδρομή στη γκαζιέρα. Ο κινητήρας δεν θα απογοητεύσει με τα 8,5 άλογά του και εμφανίζει παντού ελαστικότητα και ροπή.



Καλαίσθητης σχεδίασης ζάντα, ενώ το ίδιο ισχύει και για το μπροστινό φτερό

Με αυτά τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και με το πρόθυμο μοτεράκι, το 125 “κόβει τεμάχια” την κίνηση της πόλης. Κουνάει χαρούμενο και καλοδιάθετο την ουρά του ακόμα και στα πιο σκληρά μπουτιλιαρίσματα της πόλης, αυτά τα αποκαρδιωτικά πηξίματα γύρω στις 8.00 με 9.00 το πρωί, που σε πιάνει απόγνωση όταν πέφτεις πάνω τους.

Η σταθερότητα και το κράτημα του SYM VF 125 είναι πολύ καλά μέχρι τα 100 km/h, με κάποια νευρικότητα να διατρέχει το λεπτό και κοντό κορμί του από κει και πάνω. Το γεγονός ότι έχει σκληρές αναρτήσεις δεν ενοχλεί ιδιαίτερα μιας και η συνολική λειτουργία τους είναι καλύτερη από το αναμενόμενο. Είναι και **τα καλά λάστιχα που βοηθούν το κράτημα και έτσι το μικρό VF θα επιδείξει έναν πολύ συμπαθητικό χαρακτήρα που σου προσφέρει αίσθημα ασφάλειας.**



Τέλος, **τα φρένα αποτελούν άλλη μια έκπληξη**, αφού λόγω του ότι είναι γεφυρωμένα (συνδυάζεται το πίσω φρένο με το μπροστινό πατώντας το πεντάλ) ισχυρά και καλορυθμισμένα, “κοκαλώνουν” το παπί.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Πολύ καλές βαθμολογίες εισπράττει συνολικά το SYM VF 125 σχεδόν σε όλους τους τομείς, ενώ το σημαντικό είναι ότι πρόκειται για ένα ομοιογενές σύνολο που σε κερδίζει γρήγορα.



Το γουστάρεις, το εμπιστεύεσαι και θα σε διασκεδάσει με τον φρέσκο, ζωντανό και συνεργάσιμο χαρακτήρα του που συνδυάζεται με καλή λειτουργία. Για να πούμε την αλήθεια θα το θέλαμε ελαφρώς φθηνότερο, αλλά αυτό το “παραπάνω” που κοστίζει δικαιολογείται μέσω της ποιότητας κατασκευής του.

Κι απ’ ό,τι φαίνεται, ο κόσμος έχει πάρει είδηση το VF 125, αφού οι πρώτες του πωλήσεις, παρότι μόλις πάτησε τους τροχούς του στην Ελλάδα, δεν ήταν καθόλου άσχημες.

MOTORBIKE

STREET | ON OFF | OFF ROAD

Διαβάστε το πλήρες άρθρο στο →