

# ΔΙΕΥΡΥΝΟΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ

ΚΕΙΜΕΝΟ: ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΙΩΠΗΣ

**Το νεοφερμένο Sym ADXTG 400 ρίχνεται στη μάχη της μεγάλης adventure κατηγορίας ξεπερνώντας τα όρια της επιβίωσης. Χάρη στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά πρακτικότητας και δυναμικής συμπεριφοράς που διαθέτει, αποτελεί έναν γνήσιο θηρευτή που έχει όλα τα φόντα για να επιβληθεί.**

**Ό**σο scooter είναι, άλλο τόσο adventure συστήνεται. Η σειρά των ADX εμπλουτίζεται με μια πιο σκληροπυρηνική έκδοση, έτοιμη να πατήσει τις ρόδες της και εκτός ασφάλτου τοποθετώντας δυνατά τη Sym στη δημοφιλή αυτή κατηγορία. Μεγάλη απόσταση από το έδαφος, κινητήρας με μεταβλητό χρονισμό και γεωμετρία μοτοσυκλέτας αποτελούν τα καλύτερα εχέγγυα περιπέτειας και υπόσχονται απολαυστικές διαδρομές ακόμα και εκεί που άσφαλτος τελειώνει.

## Σχεδίαση – Ποιότητα κατασκευής

Αρκετά δυναμικό και μυώδες σε εμφάνιση το ADXTG με έντονες ακμές και τεθλασμένες γωνίες σε ολόκληρο το σώμα της κατασκευής του. Απόλυτα λογική καθώς σχεδιαστική έμπνευση αποτελεί ο Σμιλόδοντας τίγρης, ο μεγαλύτερος από τα μαχαιρόδοντα αιλουροειδή, υπογραμμίζοντας τα κυρίαρχα χαρακτηριστικά του scooter της Sym. Σημείο αναφοράς τα φώτα ημέρας DRL σε σχήμα κυνόδοντα τα οποία έχουν τοποθετηθεί ακριβώς κάτω από τους διπλούς LED προβολείς και αναδεικνύουν την ταυτότητα του θηρευτή. Ίδια φιλοσοφίας και το πίσω φωτιστικό σώμα με τεθλασμένες γραμμές σε σχήμα M να «κλείνουν» ομοιόμορφα την ουρά. Παράλληλα, οι προστατευτικές

κούφτες, το ανασπασμένο τελικό της εξάτμισης και η ποδιά του κινητήρα, ενισχύουν το σκληροτράχηλο προφίλ της ναυαρχίδας των ADX και προδίδουν τις αυξημένες δυνατότητες του για περιπέτεια. Εξίσου κυριαρχική είναι η ποιότητα και η συναρμογή των υλικών -με μοναδική εξαίρεση τον υπερ-εύκαμπο ανεμοθώρακα- σχηματίζοντας ένα ομοιογενές σύνολο που δεν μασάει και καλύπτει ακόμα και το πιο απαιτητικό σενάριο χρήσης.

## Άνεση - Εργονομία

Ιδιαίτερη έμφαση έχει δοθεί στην off-road εργονομία της θέσης οδήγησης καθώς το ADXTG προορίζεται για διπλή χρήση, εντός και εκτός δρόμου. Έτσι το τιμόνι μεταβλητής διατομής-τοποθετημένο σε καβαλέτα- ρυθμίζεται σε ύψος και απόσταση ώστε να βρεις την ιδανική θέση. Οι μεγάλες πλατφόρμες δίνουν ελευθερία κινήσεων στα πόδια είτε οδηγείς καθιστός είτε όρθιος, ενώ η αφράτη σέλα με ύψος 790 χιλιοστά από το έδαφος χαρίζει εύκολη πρόσβαση αλλά και άνετες μετακινήσεις σε οδηγό και συνεπιβάτη. Στα πλαίσια της πλήρους εξατομίκευσης, ρυθμιζόμενες είναι οι μανέτες των φρένων καθώς και ο ανεμοθώρακας σε δύο θέσεις ψηλή-χαμηλή, με εύρος 92 χιλιοστών και χωρίς τη χρήση εργαλείων. Όμως το εύκαμπο υλικό κατα-

Τιμή: 7.195 ευρώ

**+** κινητήρας, αναρτήσεις, ποιότητα κύλισης, οδγηκή συμπεριφορά

**-** εύκαμπτος ανεμοθώρακας, απουσία συνδεσιμότητας

σκευής του προκαλεί δονήσεις στις υψηλές ταχύτητες. Το ADGXTG κάνει χρήση της ασύρματης τεχνολογίας. Έτσι η εκκίνηση γίνεται χωρίς τη χρήση κλειδιού μέσω του κεντρικού διακόπτη, ο οποίος δίνει ηλεκτρομαγνητική πρόσβαση στην τάπα του ρεζερβουάρ και στον φωτιζόμενο αποθηκευτικό χώρο κάτω από τη σέλα. Ο τελευταίος μπορεί να ανοίξει και απομακρυσμένα μέσω του τηλεχειριστηρίου και θα φιλοξενήσει ένα full face κράνος μαζί με όποια μικροαντικείμενα πιθανόν κουβαλάς, καθώς ντουλαπάκια στην ποδιά δεν υπάρχουν. Άκρως πρακτική η τοποθέτηση της θύρας USB κάτω από τον κεντρικό διακόπτη, διευκολύνει τη ζωή του αναβάτη στην καθημερινότητα. Η έγχρωμη LCD οθόνη παρέχει επαρκής πληροφόρηση με μεγάλη ευκρίνεια ανεξαρτήτως συνθηκών, χάρη στην αυτόματη ρύθμιση φωτεινότητας-βοηθάει και το μικρό σκέπαστρο στο πάνω μέρος-, όμως δεν διαθέτει λειτουργία συνδεσιμότητας με smartphone. Οι επιμέρους ενδείξεις αλλάζουν είτε χειροκίνητα είτε μέσω χειριστηρίου στα αριστερά του τιμονιού με τους υπόλοιπους διακόπτες να είναι γνώριμοι και εργονομικά τοποθετημένοι.

### Κινητήρας

Σχεδιασμένος από λευκό χαρτί και τοποθετημένος κεντρικά στο πλαίσιο, ο μονοκύλινδρος κινητήρας των 399κ.εκ. διαθέτει πρωτοποριακό σύστημα Hyper-VVS το οποίο μεταβάλλει τον χρονισμό αλλά και το βύθισμα των βαλβίδων εισαγωγής και συνδυάζει τις επιδόσεις με την οικονομία καυσίμου. Ενεργοποιείται στις 5.500σαλ. αφού εξετάσει διάφορες παραμέτρους που αφορούν τον κινητήρα και την θερμοκρασία του, καθώς και την θέση του γκαζιού. Αποδίδει 35 ίππους στις 7.000σαλ. με μέγιστη ροπή 3,8kg-m στις 5.500σαλ. με το 90% αυτής να αποδίδεται μόλις στις 4.500σαλ. και έχει ραφινاريσμένη



Σχεδίαση εμπνευσμένη από τον Σμιλδόοντα τίγρη με τα φώτα ημέρας DRL σε σχήμα κυνόδοντα να αναδεικνύουν την ταυτότητα του θηρευτή.



Ίδιας φιλοσοφίας και το πίσω φωτιστικό σώμα με τεθλασμένες γραμμές σε σχήμα M να «κλείνουν» ομοιόμορφα την ουρά.

Η αφράτη σέλα με ύψος 790 χιλιοστά χαρίζει εύκολη πρόσβαση αλλά και άνετες μετακινήσεις σε οδηγή και συνεπιβάτη. Ο αποθηκευτικός χώρος είναι φωτιζόμενος και θα φιλοξενήσει ένα full face κράνος μαζί με όποια μικροαντικείμενα πιθανόν κουβαλάς, καθώς ντουλαπάκια στην ποδιά δεν υπάρχουν.



αυτόματο συμπλέκτη και αλυσίδα στην τελική μετάδοση. Η μέση τιμή κατανάλωσης κυμαίνεται στα 4,8 λ./100χλμ., ενώ το νούμερο αυτό πέφτει στα 4,6 λίτρα σε συνθήκες ταξιδιού.

### Πλαίσιο – Αναρτήσεις – Φρένα

Το ολοκαίνουργιο ατσάλινο σωληνωτό πλαίσιο τύπου μοτοσυκλέτας χρησιμοποιεί τον κινητήρα ως ενεργό μέρος του, τοποθετημένο στο κέντρο για καλύτερη κατανομή βάρους. Η διάταξη αυτή θυμίζει κωροδικτύωμα και επέτρεψε στο φιλτροκούτι να τοποθετηθεί ψηλότερα κάτι που σημαίνει λιγότερη σκόνη και πιο φρέσκος κρύος αέρας φτάνει στην εισαγωγή. Το αλουμινένιο φαλίδι είναι 20% πιο μακρύ σε σχέση με του Maxsym TL, με το βάρος

του να παραμένει στα 7 κιλά, ανταποκρινόμενο καλύτερα στις αυξημένες καταπονήσεις. Το μπροστινό σύστημα ανάρτησης χρησιμοποιεί δύο τιμονόπλακες αλουμινίου και ανεστραμμένο πιρούνι 41χιλ., ενώ το πίσω αμορτισέρ είναι κεντρικά τοποθετημένο και φέρει μοχλικό. Οι διαδρομές τους είναι 140 χιλιοστά και 115 χιλιοστά αντίστοιχα και μαζί με τη συνολική απόσταση των 160 χιλιοστών από το έδαφος επιβεβαιώνουν την off-road φιλοσοφία του ADXTG. Την πέδηση αναλαμβάνουν ένας δίσκος 275χιλ. με ακτινική τετραπίστονη δαγκάνα μπροστά και ένας δίσκος 233χιλ. με διπίστονη δαγκάνα πίσω. Το σύστημα ABS 10.3MB της Bosch με επιλογή λειτουργίας Off-Road επιτρέπει την απενεργοποίηση του στον πίσω τροχό και τη μειωμένη παρέμβαση στο μπροστινό, προσφέροντας στον αναβάτη μεγαλύτερο έλεγχο της πέδησης. Παράλληλα, δυνατότητα απενεργοποίησης έχει και το traction control για μεγαλύτερο έλεγχο στις κωμάτινες διαδρομές. Οι αλουμινένιες ζάντες των 15 και 14 ιντσών ντύνονται με ελαστικά διαστάσεων 120/70 και 150/70 εμπρός και πίσω αντίστοι-



Η έγχρωμη LCD οθόνη παρέχει επαρκής πληροφόρηση με μεγάλη ευκρίνεια ανεξαρτήτως συνθηκών, χάρη στην αυτόματη ρύθμιση φωτεινότητας-βοηθάει και το μικρό σκέπαστρο στο πάνω μέρος-, όμως δεν διαθέτει λειτουργία συνδεσιμότητας με smartphone.

Το ADGXTG κάνει χρήση της ασύρματης τεχνολογίας. Έτσι η εκκίνηση γίνεται χωρίς τη χρήση κλειδιού μέσω του κεντρικού διακόπτη, ο οποίος δίνει ηλεκτρομαγνητική πρόσβαση στην τάπα του ρεζερβουάρ και στον αποθηκευτικό χώρο κάτω από τη σέλα. Άκρως πρακτική η τοποθέτηση της θύρας USB κάτω από τον κεντρικό διακόπτη.

κα, ενώ το συνολικό βάρος βρίσκεται στα 213 κιλά με γεμάτο το ρεζερβουάρ των 13 λίτρων.

## Στο δρόμο

Με ολόενα και περισσότερα scooter με adventure χαρακτήρα να κατακλύζουν την αγορά, απόρροια της αυξανόμενης δημοφιλίας τους, η Sym φέρνει στο προσκήνιο μια σκληροτράχηλη πρόταση με στοιχεία και συμπεριφορά από τον κόσμο της μοτοσυκλέτας. Στην πράξη, το ADXTG 400 συμπυκνώνεται

και ουσία και αυτό το καταλαβαίνεις άμεσα και από τη θέση οδήγησης αλλά και από τη συμπεριφορά του στο δρόμο. Η adventure εργονομία που υιοθετεί, τοποθετεί τον κορμό σε μια ξεκούραστη θέση, ενώ δεν γίνεται δύστροπη αν χρειαστεί να οδηγήσεις όρθιος. Δεν είναι αμιγώς enduradική αλλά είναι υπέρ του δέοντος ικανή να σε ξελασπώσει μέσα από κωμάτινες διαδρομές. Πολύ θετικό ότι το τιμόνι ρυθμίζεται σε 4 θέσεις, ενώ έχεις άπλετο χώρο να βάλεις τα πόδια



Οι επιμέρους ενδείξεις της οθόνης αλλάζουν είτε χειροκίνητα είτε μέσω χειριστήριου στα αριστερά του τιμονιού με τους υπόλοιπους διακόπτες να είναι γνώριμοι και εργονομικά τοποθετημένοι.



# ΔΟΚΙΜΗ Sym ADXTG 400



Βγάζουν μάτι τα χρυσά καλάμια του ανεστραμμένου πιρουνιού 41χιλ. Η ακτινική τετραπίστονη δαγκάνα συνεργάζεται με μονό δίσκο 275χιλ. Το σύστημα ABS 10.3MB της Bosch με επιλογή λειτουργίας Off-Road επιτρέπει την απενεργοποίηση του στον πίσω τροχό και τη μειωμένη παρέμβαση στο μπροστινό.

σου στο σημείο που σε βολεύει, κάρη στις μεγάλες σε μήκος και πλάτος πλατφόρμες. Η Sym έχει κάνει εξαιρετική δουλειά στο στίσιμο του ADXTG, καθώς έχει εστίασει στη συγκέντρωση των μαζών χαμηλά, βλέπε κινητήρα, μπαταρία και ρεζερβουάρ ενώ

έχει πετύχει άρτια κατανομή βάρους 50:50. Αυτό είναι κάτι που εισπράτεις στον χειρισμό του μοντέλου, καθώς σε κάθε ελιγμό σε κάθε απότομη αλλαγή κατεύθυνσης, το ADXTG σου επιστρέφει κατευθυντικότητα και ευελιξία γεμίζοντας σε με εμπιστοσύνη. Ο σχεδιασμός του πλαισίου, η μεγάλη διαδρομή των αναρτήσεων και η ικανοποιητική απόσταση από το έδαφος αυξάνουν τις δυνατότητες του scooter όταν χρειαστεί να περάσεις από ακοτράχαλα εδάφη. Παράλληλα το ABS διαθέτει off-road επιλογή για απενεργοποίηση του στον πίσω τροχό και μικρότερη παρέμβαση στον εμπρός, ενώ και το traction control μπορεί να απενεργοποιηθεί πλήρως. Όσο πιέζεις το ADXTG στο κόμα τόσο το εμπιστεύεσαι, με το ανεστραμμένο πιρουνί των 41 χιλιοστών και το μονό αμορτισέρ

Σχεδιασμένος από λευκό χαρτί και τοποθετημένος κεντρικά στο πλαίσιο, ο μονοκύλινδρος κινητήρας των 399κ.εκ. διαθέτει πρωτοποριακό σύστημα Hyper-VVS το οποίο μεταβάλλει τον χρονισμό αλλά και το βύθισμα των βαλβίδων εισαγωγής. Αποδίδει 35 ίππους στις 7.000σαλ. με μέγιστη ροπή 3,8kg-m στις 5.500σαλ. με το 90% αυτής να αποδίδεται μόλις στις 4.500σαλ..



Το αλουμινένιο ψαλίδι είναι 20% πιο μακρύ σε σχέση με του Maxsym TL, με το βάρος του να παραμένει στα 7 κιλά, ανταποκρινόμενο καλύτερα στις αυξημένες καταπονήσεις. Το πίσω αμορτισέρ είναι κεντρικά τοποθετημένο και φέρει μοχλικό.



με μοχλικό να καταπίνουν κάθε ανωμαλία του εδάφους αδιαμαρτύρητα. Σε σκληρό έδαφος μπορεί να τερματίσουν αλλά ασ μην ξεχνάμε τη φύση του TG που κάθε άλλο παρά enduro λογίζεται. Στο κομμάτι της καθημερινότητας, το ADXTG τα καταφέρνει περίφημα. Ευέλικτο αλλά σοβαρό στις αντιδράσεις του, συναινεί σε κάθε επιθυμία του οδηγού του, με τον κινητήρα να κάνει ακριβώς ό,τι υπόσχεται. Ραφιναρισμένος σε λειτουργία απόρροια του διπλού



Κινητήρας	
Τύπος	4T, 1K, Υ/Ψ
Κυβισμός (κ.εκ.)	399
Διάμετρος Χ Διαδρομή (χλστ.)	83 Χ 73.8
Συμπίεση ( : 1 )	Δ/Α
Ισχύς (ίπποι / σ.α.λ.)	35/7000
Ροπή (kg-m/σ.α.λ.)	3.8/5500
Τροφοδοσία	Ηλ. Ψεκασμός
Χωρητικότητα Ρεζερβουάρ (λίτρα)	13
Κατανάλωση (λτ./100χλμ.)	4.8
Τελική ταχύτητα (χλμ./ώρα)	140+

Πλαίσιο - Αναρτήσεις - Φρένα	
Τύπος	Ατσάλινο σωληνωτό
Αναρτήσεις Ε /	Ανεστραμμένο
Ρυθμίσεις	πιρούνι 41 χιλ.
Διαδρομή (χλστ.)	140
Αναρτήσεις Π /	
Ρυθμίσεις	Μονό αμορτισέρ, ΠΕ
Διαδρομή (χλστ.)	115
Φρένα Ε (χλστ.)	Δ/275, 4Ε, ABS
Φρένα Π (χλστ.)	Δ/233, 2Ε, ABS

Τροχοί - Ελαστικά	
Ελαστικό Ε	120/70-15
Ελαστικό Π	150/70-14

Διαστάσεις - Βάρος	
Μήκος (χλστ.)	2166
Πλάτος (χλστ.)	920
Μεταξόνιο (χλστ.)	1535
Ύψος σέλας (χλστ.)	790
Βάρος (κιλό)	213

Εξοπλισμός	
ABS / Ρυθμ.	✓/✓
Traction Control / Ρυθμ.	✓/✓
Στροφόμετρο	✓
Immobilizer	✓
Υπολογιστής ταχυδίου	✓
Μερικός χιλιομετρητής	✓
Ένδειξη βενζίνης	✓
Δείκτης θερμοκρασίας	✓
Θερμοκρασία περιβάλλοντος	✓
Ζελατίνα / Ρυθμ.	✓/✓
Ρυθμιζόμενες μανέτες Σ/Φ	✓/✓
Πλάγιο σταντ	✓
Κεντρικό σταντ	✓
Χειρολαβές / Σχάρα	✓/X
Ρυθμιζόμενες αναρτήσεις Ε/Π	X/✓



αντικραδασμικού άξονα και με το σύστημα μεταβλητού χρονισμού Hyper-VVS -ενεργοποιείται στις 5.500σαλ.- να δίνει το κάτι παραπάνω σε αίσθηση και επιδόσεις. Με μια ελαφριά υστέρηση στην αρχική σύμπληξη, το ADXTG 400 επιταχύνει ζωηρά από στάση και φτάνει τα πρώτα 100χλμ./ώρα σε 8,7δ. Συνεχίζει χωρίς κομπιάσματα μέχρι τα 130, από εκεί και πάνω ανεβάζει πιο ράθυμα μέχρι την τελική των 140+ χιλιομέτρων και ανεξάρτητα από τις δονήσεις της εύκαμπτης ζελατίνα, η ποιότητα κύλισης είναι υποδειγματική σε κάθε περίπτωση. Στις ενδιάμεσες ρεπρίζ, η πλούσια ροπή από τις χαμηλομεσαίες εξαφανίζει τα 213 κιλά με το 50-100 να ολοκληρώνεται σε 6,2δ. Η

σωστή κατανομή βάρους ανοίγει την όρεξη για παιχνίδια σε καμπυλωτές διαδρομές, με το ADXTG να πλαγιάζει αβίαστα στην είσοδο της στροφής, ενώ το μοχλικό της ανάρτησης σε συνδυασμό με το μεγάλο μεταξόνιο κρατάνε την ουρά κολλημένη και προσφέρουν σταθερότητα ακόμα και στο όριο. Εντυπωσιακή είναι και η αποτελεσματικότητα του συστήματος πέδησης, καθώς η προοδευτική λειτουργία συνοδεύεται από αρκετή δύναμη σε κάθε επιβράδυνση. Το ADXTG χρειάζεται μόλις 41,6 μέτρα για να ακινητοποιηθεί πλήρως από τα 100 χλμ./ώρα, που είναι η καλύτερη επίδοση της κατηγορίας και «χτυπάει» ακόμα και αυτές των μοτοσυκλετών.

## Η άποψη μας

Το ADXTG 400 διευρύνει τα όρια εντός και εκτός δρόμου. Σχεδιασμένο από λευκό χαρτί και ενσωματώνοντας δυναμικά στοιχεία και συμπεριφορά μοτοσυκλέτας, χωρίς παράλληλα να αποτάσσεται της πρακτικής πλευράς

του, ανεβάζει κατακόρυφα τον πήχη των crossover δυνατοτήτων του. Τελικά η σύνδεση του με το Σμιλόδοινα τίγρη μόνο τυχαία δεν είναι, καθώς δημιουργεί ένα κυρίαρχο σύνολο που θα ικανοποιήσει όσους θέλουν ένα all-round scooter.