



# Με διάθεση για περιπέτειες

Η SYM δεν θα μπορούσε να απέχει από την νεοσύστατη κατηγορία των crossover σκούτερ και το ADX 300 δείχνει ότι η ταϊβανέζικη εταιρεία την προσέγγισε με την ίδια σοβαρότητα και φιλοσοφία που χαρακτηρίζει τα υπόλοιπα μοντέλα της γκάμας της.

## "Πολυεργαλείο", "ελβετικός σουγιάς", "πασπαρτού."

Τρεις από τους πλέον χρησιμοποιούμενους χαρακτηρισμούς για ένα δίκυκλο που μπορεί να εξυπηρετήσει ένα ευρύ φάσμα αναγκών, κάνοντας τα πάντα καλά, αλλιώς τίποτα τέλεια. Αυτό ακριβώς είναι που προσφέρουν οι on-off/adventure μοτοσυκλίδες στους αναβάτες τους, έχοντας ωστόσο και έναν ακόμη όσο κρυμμένο πίσω από τα πλαστικά τους που δεν είναι άλλος από την υπόσχεση που αφήνουν για απρόσκοπτη κίνηση και εκεί που τελειώνει η ασφαλτός για να ικανοποιήσουν το ένστικτο της περιπέτειας του αναβάτη τους όταν αυτό ξυπνήσει στη θέα ενός χωματόδρομου που χάνεται μέσα στο δάσος. Η συγκεκριμένη φρενίτιδα είναι που έχει φέρει τις on-off/adventure μοτοσυκλίδες στο επίκεντρο των "θέλω" των αναβατών παγκοσμίως και τα τελευταία χρόνια έχει περάσει και στα σκούτερ που θέλοντας και μη προσπαθούν να ακολουθήσουν τις τάσεις βάζοντας και την περιπέτεια στο λεξιλόγιό τους.

Βέβαια, σε αντίθεση με τις μοτοσυκλίδες, τα "θαύματα" που μπορούν να γίνουν στα σκούτερ, αναφορικά με το τι μπορούν να κάνουν, είναι σαφώς πιο περιορισμένα και όποιος περιμένει ότι θα καθαλήσει ένα crossover μοντέλο και θα κόψει δεξιά στον πρώτο χωματόδρομο χωρίς δεύτερη σκέψη, για να ζήσει το Ντακάρ όνειρό

του, τότε σίγουρα θα περάσει τις δικές του περιπέτειες αλλιώς όχι εκείνες που ήλπιζε. Τι μπορεί να περιμένουν λοιπόν όσοι θέλουν να κάνουν το εκτός δρόμου βήμα από ένα crossover σκούτερ; Το SYM ADX 300 είναι μια πολύ καλή απάντηση.

## Με σκληροτράχηλη διάθεση

Οι έντονες ακμές και γωνίες που προσθέτουν οπτικά στιβαρότητα είναι must για τα "adventure" scooter και το ADX 300 έχει μπόλικες από αυτές κινούμενο σχεδιαστικά στο πλαίσιο της κατηγορίας. Έχει ωστόσο τη δική του ταυτότητα και σε αυτό, μεγάλο ρόλο παίζουν και τα LED φωτιστικά του σώματος, ειδικά το εμπρός με το μεγάλο "V" που σχηματίζει το φως ημέρας και διατρέχει τον προβολέα από τη μία άκρη έως την άλλη. Κάτω από αυτό υπάρχει και ένα μικρό ράμφος, όπως εκείνο που βλέπουμε σε πολλούς adventure μοτοσυκλίδες, ενώ και στο φαρδύ τιμόνι που ρυθμίζεται σε απόσταση από τα καβαλέτα έχουν τοποθετηθεί χούφτες που δεν βρίσκονται εκεί μόνο για την προστασία από τον αέρα.

Η σκληροτράχηλη εμφάνιση δεν φτάνει βέβαια για να αντιμετωπίσει ένα σκού-



τερ κακοκτράχαλο τερέν και η SYM, που πήρε ως βάση το Joyride 300 για το ADX έκανε και άλλα πράγματα. Πιο σημαντικό από αυτά είναι οι ενισχύσεις που δέχτηκε το πλαίσιο γύρω από το κέντρο του με αποτέλεσμα να εξαφανιστεί η επίπεδη ποδιά του Joyride, ενώ και το ρεζερβουάρ που βρίσκεται εκεί μεγάλωσε, από τα 11,6 στα 16 λίτρα, με αντίστοιχα σημαντική αύξηση στην αυτονομία που κάνει το ADX 300 σαφώς πιο ταξιδιάρικο.

Στο ADX κάθεσαι κρατώντας ένα φαρδύ τιμόνι σχετικά ψηλά τοποθετημένο. Τα γόνατα έρχονται ασυνήθιστα ψηλά στην ποδιά με το πάτωμα να είναι πιο πάνω από το ιδανικό λόγω του μεγαλύτερου ρεζερβουάρ και των ενισχύσεων. Το καταλαβαίνεις άμεσα σαν αίσθηση και είναι κάτι που ξενίζει αρχικά. Στην πράξη, αν και νομίζεις ότι κάθεσαι σε ένα από τα πιο άνετα χαμηλά σκαμπό του κόσμου, δεν υπάρχει πρόβλημα με τον έλεγχο αφού το τιμόνι, που κάνει και αυτό μια ασυνήθιστη αλλήλα ξεκούραστη γωνία για τους καρπούς, βρίσκεται μακριά από τα γόνατα. Το τιμόνι σου επιτρέπει ακόμη και να το "κλειδώνεις" στους επιτόπιους ελιγμούς εκμεταλλευόμενος το σωστό ζύγισμα του ADX 300 που κρύβει καλά το βάρος του και ελίσσεται με τρομερή άνεση με πολύ χαμηλή ταχύτητα. Εκεί που ενοχλεί είναι αν προσπαθήσεις να οδηγήσεις όρθιος αφού το τιμόνι είναι πολύ κοντά στο πάτωμα της ποδιάς που δεν σου επιτρέπει να πατήσεις και πολύ πίσω για να βολευτείς κάπως καλύτερα.

Καθιστός λοιπόν θα περάσεις άνετα χωματόδρομο ακόμη και αν αυτός δεν είναι εντελώς επίπεδος και θα σηκώνεσαι μόνο εκεί που χρειάζεται πραγματικά με τις αναρτήσεις να δουλεύουν καλά στο χώμα αν και προτιμούν περισσότερο την άσφαλτο. Και στις δύο περιπτώσεις η λειτουργία των αναρτήσεων βρίσκεται σαφώς πάνω από τον μέσο όρο. Στην άσφαλτο σε αφήνουν να εκμεταλλευτείς το στιβαρό πλαίσιο και να κινηθείς άμεσα με πολύ γρήγορο ρυθμό με το ADX 300 να παρουσιάζεται εξαιρετικά φιλικό και πρόθυμο και το όριο να μπαίνει από το κεντρικό στάντ χωρίτερα από το επιθυμητό.

Τα φρένα δεν έχουν αρχικό δάγκωμα και αμεσότητα στο τράβηγμα της μανέτας και το μπροστινό χρειάζεται τρία δάκτυλα αν θέλεις να φρενάρεις γρήγορα και απο-



φασιστικά στην άσφαλτο. Είναι ωστόσο γραμμικότατα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν στο χώμα αποφεύγοντας τα περιττά μπλοκαρίσματα. Εδώ το σκούτερ της SYM δεν δίνει ποτέ την αίσθηση ότι ταλαιπωρείται, όπως συμβαίνει με τα συμβατικά μοντέλα και σε αυτό συμβάλλει και η πολύ καλή ποιότητα κατασκευής αφού δεν θα ακούσεις τίποτα να τριζει ούτε σε κακοκτράχαλο τερέν.

### Απόδοση και πολιτισμός

Το ADX έχει σαν σύμμαχο τον 300άρη κινητήρα της SYM σε ό,τι και αν του ζητήσει ο αναβάτης με το μοτέρ να παίρνει μπροστά χωρίς να βγει το κλειδί από την

τσέπη αφού το keyless σύστημα είναι στάνταρ, όπως και το απενεργοποιημένο traction control. Ο υγρόψυκτος μονοκύλινδρος είναι ιδιαίτερα πολιτισμένος στη λειτουργία του και ήσυχος. Στο αρχικό άνοιγμα του γκαζιού, στη σχετικά μακριά γκαζιέρα και σε συνδυασμό με τη "φιλική" ρύθμιση του CVT κιβωτίου, το ADX ξεκινά λιγότερο δυναμικά από ότι θα περίμενες κοιτάζοντας τον ρυθμό που ανεβάζει έπειτα ταχύτητα, μετά τα πρώτα 30 χλμ./ώρα. Το μοτέρ είναι δυνατό και επιτρέπει ταχύτητα της τάξης των 130 χλμ./ώρα στον αυτοκινητόδρομο και με δεύτερο άτομο στη σέλα, με τον κόφτη να επεμβαίνει στα 155 χλμ./ώρα σε

ελαφρώς ευνοϊκές συνθήκες. Η κοντή ζελατίνα αφήνει μόνο το κράνος εκτεθειμένο, ενώ μόλιχη ποσότητα αέρα θα φτάσει στα πόδια του αναβάτη. Σίγουρα θα ταξιδέψεις άνετα με το ADX, ενώ στην κίνηση στο αστικό περιβάλλον, που αποτελεί και τον κύριο λόγο ύπαρξής του, το σκούτερ της ταϊβανέζικης εταιρείας δεν θα σου δώσει λαβή για παράπονα. Εκτελεί με χάρη τις μανούβρες που θα του ζητήσεις, κρύβει πολύ καλά το βάρος του, και έχει μόλιχο χώρο κάτω από τη σέλα για ό,τι χρειαστείς στην καθημερινότητά σου, ενώ οι ανωμαλίες των δρόμων στο αστικό τοπίο δεν μπορούν να το φέρουν σε δύσκολη θέση.



Η μεγάλη TFT των επτά ιντσών παρουσιάζει τις πληροφορίες με τρεις διαφορετικούς τρόπους, δεν έχει συνδεσιμότητα, ενώ αλληλίζει φόντο ανάλογα με την ένταση του φωτός στο περιβάλλον



Κάνουν τη δουλειά τους και απομακρύνουν τον αέρα από τα χέρια του αναβάτη χωρίς να είναι πολύ μεγάλες σε μέγεθος



Βαθύ το ντουλαπάκι που φιλοξενεί και τη διπλή θύρα USB πίσω από προστατευτικό, πλαστικένιο καπάκι



Οι διαστάσεις και το αφρώδες της σέλας δεν αφήνουν χώρο για παράπονα, ενώ κάτω από αυτή ο χώρος φτάνει και περισσεύει για ένα full face και αρκετά ακόμη πράγματα



**Δεν λείει "όχι" σε τίποτα**

Η SYM έχει πλέον τον δικό της εκπρόσωπο στα crossover σκούτερ που βρίσκονται κοντά και γύρω από τα 300 κυβικά, έναν εκπρόσωπο με χαρίσματα που δεν μπορούν να αγνοηθούν. Με στιβαρό και καθοζυγισμένο πλαίσιο και πολύ καλή συμπεριφορά στην άσφαλτο, το ADX εκπληρώνει την υπόσχεση της SYM για άνετη κι ασφαλή διάσχιση χωματόδρομων και μπορεί να παίξει άριστα τον ρόλο του στην καθημερινότητα του αναβάτη αλλά και στις διακοπές ακόμη και αν ο προορισμός δεν είναι κάποιο από τα νησιά μας αλλά τα... Άγραφα. Ποιοτικό σαν κατασκευή και με καλό επίπεδο εξοπλισμού, από το οποίο λείπουν πολύ λίγα πράγματα, όπως η συνδεσιμότητα με τη μεγάλη και ευανάγνωστη TFT οθόνη των επτά ιντσών, το SYM είναι διαθέσιμο σε δελεαστική τιμή όχι μόνο για τη νεοσύστατη κατηγορία του.



**Τεχνικά Χαρακτηριστικά** Μετρήσεις **MOTO**

**SYM ADX 300 TCS**  
ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε. € 5.195

**Εξοπλισμός αναβάτη**  
Κράνος: **Airoh** Μπουφάν: **Nordcode**  
Παντελόνι: **Held** Μιποτάκια: **Forma**  
Γάντια: **Rev'it**

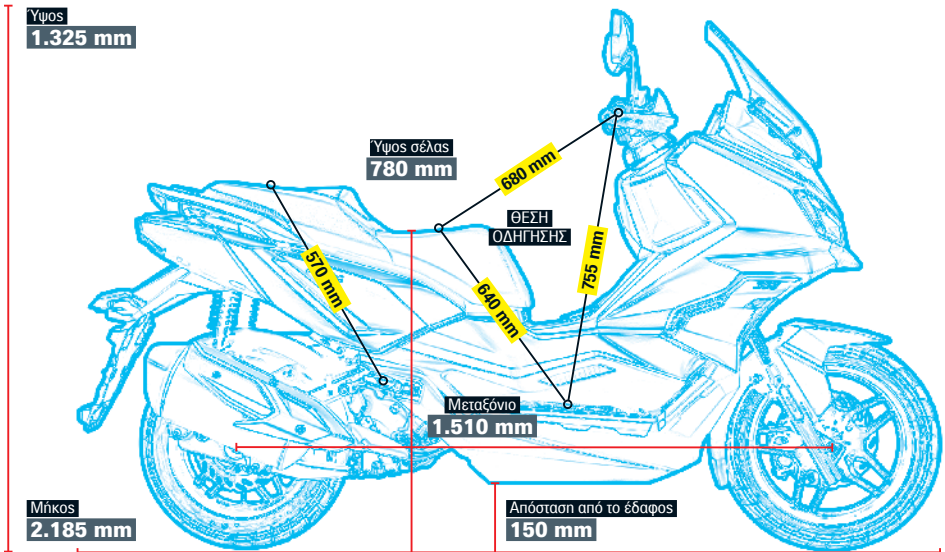
**ΠΛΑΙΣΙΟ**  
Τύπος: Ατσάλινο, σωληνωτό  
Πλάτος (mm): 810  
Βάρος κατασκευαστή, κενή / γεμάτη (kg): - / 199

**ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ**  
Τύπος: Μονοκυλινδρος, αερόψυκτος, 1EEK, 4β/Κ  
Διάμετρος επί διαδρομή (mm): -  
Χωρητικότητα (cc): 278,3  
Σχέση συμπίεσης: -  
Ισχύς (HP/γρμ): 26/8.000  
Ροπή (kg.m/γρμ): 2,65/6.000  
Ειδική ισχύς (HP/l): 93,52  
Τροφοδοσία: Ψεκασμός  
Σύστημα εξαγωγής: 1 σε 1  
Σύστημα λίπανσης: Υγρό κάρτερ  
Σύστημα εκκίνησης: Μίζα

**ΜΕΤΑΔΟΣΗ**  
Συμπλέκτης: Φυγοκεντρικός  
Πρωτεύουσα μετάδοση / αχέση: CVT  
Τελική μετάδοση / αχέση: Ιμάντας

**ΚΙΛΑ ΑΝΑ ΙΠΠΟ**

	Κενή	Γεμάτη
Θεωρητικά	7,19	7,65
Πραγματικά	-	-



**Μέτρηση Βάρους**  
Πίσω: 57,1% | **199,3 kg** | χωρίς καύσιμο: 187,46 kg | Σφάλμα στοιχείων κατασκευαστή: **0,15%** | Εμπρός: 42,9%

**ΠΙΣΩ**  
**ΑΝΑΡΤΗΣΗ**  
Δύο αμορτισέρ  
**Διαδρομή (mm):** -  
**Ρυθμίσεις:** Προφόρτιση ελατηρίου  
**ΤΡΟΧΟΣ**  
**Ζάντα:** 14" χυτή αλουμινίου  
**Ελαστικό:** 140/70-14"  
**ΦΡΕΝΟ**  
Δίσκος 240mm με δαγκάνα δύο εμβόλων

**ΟΡΓΑΝΑ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ**  
TFT οθόνη 7 ιντσών με αναλογικό στροφόμετρο και ένδειξη ταχύτητας, δείκτη καυσίμου, δείκτη θερμοκρασίας ψφικτικού, μερικός και ολικός χιλιομετρτής, ρολόι, ένδειξη Volt μπαταρίας, ανοιγμένο πλαινό σταντ, χιλιόμετρα για αλλαγή λαδιού. Λυχνίες για μεγάλη σκάλα, κινητήρα, ABS, υψηλή θερμοκρασία ψφικτικού, απενεργοποίηση TCS, χαμηλή στάθμη καυσίμου, χαμηλή στάθμη λαδιού. Πλαινό και κεντρικό σταντ, χουφτες, διπλή θύρα USB Type-C και Type-A, keyless σύστημα ενεργοποίησης, traction control, σκάρα

**ΕΜΠΡΟΣ**  
**ΑΝΑΡΤΗΣΗ**  
Τηλεσκοπικό πιρούνι  
**Διαδρομή/Διάμετρος (mm):** 125/-  
**Ρυθμίσεις:** Καμία  
**ΤΡΟΧΟΣ**  
**Ζάντα:** 15" χυτή αλουμινίου  
**Ελαστικό:** 120/70-15"  
**ΦΡΕΝΟ**  
Δίσκος 260mm, δαγκάνα 4 εμβόλων ακτινικής τοποθέτησης

**Κατανάλωση**  
Ελάχιστη: 3,7 | Μέση: 4,4 | Μέγιστη: 5,0  
**Αυτονομία (km)**  
500 | 450 | 400 | 350 | 300 | 250 | 200 | 150 | 100 | 50 | 0  
**363**  
Ρεζερβουάρ (l): **16,0** Ρεζέρβα (l): --

Το **MOTO** γεμίζει με **EKO PREMIUM 98**