

SYM DRG BT 160 “Dragon”

του Μπάμπη Μέντη | φωτό: Γιώργος Νιαουνάκης

Ένας πανέξυπνος μικρός “δράκος”

Το DRG 160 BT είναι το πιο έξυπνα σχεδιασμένο scooter της SYM που έχουμε οδηγήσει έως σήμερα και ταυτόχρονα ένα από τα καλύτερα scooter που μπορείς να αγοράσεις σε αυτή την κατηγορία κυβισμού και όχι μόνο



Η εξωτερική εμφάνιση του νέου DGR BT 160 το κατατάσσει στα νεανικά scooter για πιτσιρικάδες, οπότε βλέποντάς το πιστεύεις πως έχουν θυσιάσει τον τομέα της πρακτικότητας και της άνεσης στο βωμό του εντυπωσιασμού και της σπορ συμπεριφοράς. Κάνεις τεράστιο λάθος! Ακριβώς το αντίθετο συμβαίνει και γι' αυτό το βάζουμε μέσα στις κορυφαίες επιλογές που υπάρχουν αυτή τη στιγμή στην ελληνική αγορά – όχι μόνο σε αυτή την κατηγορία κυβισμού, αλλά συνολικά για όποιον σκοπεύει να αγοράσει scooter.

Το όραμα του ενός

Σε αντίθεση με τα υπόλοιπα scooter της SYM που μοιάζουν να έχουν σχεδιαστεί από μια ομάδα ανθρώπων μετά από ατελείωτες ώρες ανάλυσης του ανταγωνισμού και συζητήσεων για το τί και το πώς θα ήθελε να είναι ένα scooter ο

υποψήφιος αγοραστής, το DGR BT 160 μοιάζει σαν να έχει σχεδιαστεί από έναν άνθρωπο που έκασε και σκέφτηκε τί και πώς θα ήθελε να είναι το δικό του scooter που θα οδηγούσε εκείνος. Γι' αυτό και το αποτέλεσμα είναι τόσο εντυπωσιακό σε όλους τους τομείς! Έτσι, ενώ η εμφάνισή του μπορείς να πεις πως είναι ακραία “σπορ”, εν τούτοις έχει επίπεδο πάτωμα χωρίς κεντρικό τούνελ, που σου επιτρέπει να το καθαλήσεις χωρίς να σκάνεις το πόδι σου πάνω από τη σέλα και μπορείς να κρεμάσεις μια μεγάλη τσάντα από τον γάντζο, που επίσης είναι στο ιδανικό ύψος τοποθετημένος. Επίσης, λόγω της μετακίνησης του ψυγείου δίπλα από τον κινητήρα, η ποδιά από το τιμόνι έως το πάτωμα είναι εντελώς κάθετη και έχει αρκετά μεγάλο πλάτος, διώχνοντας αποτελεσματικά τον παγωμένο αέρα και τα νερά μακριά από τα πόδια σου και την ίδια στιγμή απελευθερώνει χώρο στο πάτωμα για

να βάλεις τις πατούσες σου σε όποιο σημείο σε βολεύουν. Το αφρώδες στη σέλα είναι αναπάντεχα πλούσιο και αφράτο και χάρη στο εργονομικό σχήμα της, πατάς απροβλημάτιστα στο έδαφος με τα δύο πόδια, χωρίς να σου τα ανοίγει και χωρίς να ηλώνεις τις γάμπες σου ή να κοπανάς τους αστραγάλους στην ποδιά όταν κάνεις επιτόπιες μανούβρες με τα πόδια κάτω. Ακόμα κι όταν έχεις συνεπιβάτη και τα δικά του ξεχωριστά μαρσιπέ είναι ανοιχτά, οι επιτόπιες μανούβρες γίνονται χωρίς καμία ενόχληση. Συνήθως οι χαμηλές και αφράτες σέλες κλέβουν όλο τον αποθηκευτικό χώρο, όμως εδώ θα βρεις αρκετό για να βάλεις ένα jet ή μικρό full face κράνος και μερικά μικροαντικείμενα ακόμα. Η SYM ήλει πως χωράει ένα ανοιχτού τύπου jet κράνος, όμως εμείς βάλαμε εύκολα ένα full face με μικρό κέλυφος και μόνο όσα έχουν μεγάλους εξωτερικούς αεραγωγούς και αεροτομές δεν χωράνε. Πάντως

αν είχαν βάλει τη μπαταρία δύο-ο-τρία εκατοστά πιο πίσω και είχαν κλέψει ένα-δύο εκατοστά από το αφρώδες της σέλας, νομίζουμε πως θα χώραγε οποιοδήποτε κράνος χωρίς επιπτώσεις στην άνεση ή στο διαστημικό design του DRG 160. Βέβαια όταν υπάρχουν άνθρωποι που δίνουν 5.500€ ή και 10.000€ για scooter που δεν έχουν καθόλου χώρο κάτω από τη σέλα, δεν μπορείς να γίνεις αυστηρός στην κριτική σου για μερικούς πόντους... Κορυφαία σε απόδοση αποδείχτηκαν και τα LED φώτα, όπου φωτίζουν τέλεια απ' άκρη σ' άκρη τα σκοτεινά στενά της πόλης, χωρίς σκιές, κενά ή τρέμουλα.

Το σπορ scooter που μας έλειπε

Σε αυτή την κατηγορία κυβισμού το πιο σπορ μοντέλο είναι το Yamaha NMAX 155, όμως ο χαρακτηρισμός “σπορ” αφορά περισσότερο τη συμπεριφορά του πηλασίου και

όχι την εμφάνιση. Το DRG 160 δεν έχει μόνο επιθετική σχεδίαση, αλλά βγάζει και μια “αγριάδα” από τον τρόπο λειτουργίας των μηχανικών του μερών που ολοκληρώνει τη συνολική αίσθηση πως καθαλάς ένα σπορ scooter. Αυτό σημαίνει πως δεν έχει την ραφιναρισμένη λειτουργία των κινητήρων και των αυτόματων μεταδόσεων που έχουν τα NMAX 155 και Medley 150, αλλά στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι καλοδεχούμενη. Το DRG 160 είναι πολύ πιο ογκώδες από τον ανταγωνισμό, αλλά η διαφορά στα κιλά είναι πολύ μικρή. Οπότε οι επιταχύνσεις από τα φανάρια είναι πιο ζωηρές απ' ότι νομίζεις, ακόμα κι αν είστε δύο άτομα πάνω του. Ουσιαστικά η μεγάλη διαφορά μεταξύ της κατηγορίας των 125 και 150 κυβικών φαίνεται όταν έχεις συνεπιβάτη.

Ο εντελώς νέος κινητήρας της SYM ακούγεται σαν να έχει πολλή περισσότερα κυβικά από τους αντα-

γωνιστές του και το νιώθεις με όλες τις αισθήσεις σου, καθώς πέρα από τον “βαρύ” ήχο της εξαέρωσης, το γεροδεμένο πλαίσιο μεταφέρει του παλμούς του κινητήρα στο τιμόνι και το δάπεδο της ποδιάς. Η SYM έχει σχεδιάσει μια νέα βάση σύνδεσης του κινητήρα πάνω στο πλαίσιο που εξαφανίζει τις ελαστικότητες. Έτσι παρά την ύπαρξη ενός αμορτισέρ πίσω, το DRG 160 είναι πολύ πιο γεροδεμένο από τα scooter που έχουν δύο αμορτισέρ και πλησιάζει αρκετά σε ακαμψία και συμπεριφορά τα hi-end δικύκλινδρα scooter που έχουν κανονικό ψαλίδι και τελική μετάδοση με μνάντα ή αλυσίδα. Σε ό,τι αφορά το νέο κινητήρα, εκείνο που τον ξεχωρίζει από τους υπόλοιπους μονοκύκλινδρους της SYM είναι το σύστημα Start/Stop, το οποίο η SYM ονομάζει Z.R.S.G. (:). Θεωρητικά τα συστήματα Start/Stop μειώνουν την κατανάλωση καθώς σβήνουν τον κινητήρα όταν το scooter μείνει ακίνητο στο



Η οθόνη LCD με το μαύρο background είναι πολύ φωτεινή και ευδιάκριτη αλλά οι ενδείξεις δεν ξεφεύγουν από τις βασικές



Η σέλα έχει ηλεκτρομαγνητική κλειδαριά και ανοίγει με ένα κουμπάκι, ενώ η τάπα του ρεζερβουάρ ανοίγει από τον κεντρικό διακόπτη. Υπάρχει και θύρα USB για να φορτίζεις το κινητό του

Δεν είναι ο μεγαλύτερος χώρος που υπάρχει στην κατηγορία, αλλά ένα μικρό full face κράνος το χωράει



Χάρη στην ειδική βάση σύνδεσης του κινητήρα με το πλαίσιο, το DRG 160 έχει υψηλή επίπεδα ακαμψίας χρησιμοποιώντας μόνο ένα αμορτισέρ

Εντυπωσιακά και σε εμφάνιση και σε απόδοση τα τετραπλά φώτα LED



Η δοκιμή έγινε με βενζίνη
ultimate with **ACTIVE** technology
bp





Φρενάρες! Άψογο και το ABS της Bosch

ρελάντι για περισσότερα από τρία δευτερόλεπτα. Πρακτικά όμως το κέρδος σε καύσιμα σε τόσο μικρού κυβισμού κινητήρες είναι απειροελάχιστο, σε αντίθεση με την φθορά που προκαλεί στους εκκεντροφόρους και στην κεφαλή ή η απουσία πίεσης λαδιού κατά την επανεκκίνηση. Επίσης χρειάζονται ειδικές μπαταρίες που κοστίζουν αρκετά πιο ακριβά από τις συμβατικές. Έχουν όμως ένα πολύ μεγάλο πλεονέκτημα αν απενεργοποιήσεις την λειτουργία start/stop. Μιλάμε φυσικά για την απουσία της κλασικής μίζας με κόμπλερ και την αντικατάστασή της από μια σύγχρονη γεννήτρια που ταυτόχρονα είναι και η μίζα. Είναι κατευθείαν τοποθετημένη στην άκρη του στροφάλου, χωρίς ενδιάμεσο μηχανισμό και η αξιοπιστία αυτού του συστήματος είναι απείρως μεγαλύτερη από της κλασικής μίζας. Γενικά η λειτουργία του Start/Stop στο DRG 160 δεν έχει την αμεσότητα που έχουν τα αντίστοιχα συστήματα στο PCX και στο Medley και κάποιες φορές δεν ξέρεις αν το έχεις ενεργοποιημένο ή όχι. Οπότε το βάζεις στο "off" και κρατάς μόνο το πλεονέκτημα της αθόρυβης μίζας και της δυνατής μπαταρίας.

Σε επίπεδο συμπεριφοράς, η ακαμψία του πλαισίου συμπληρώνεται από τα καλύτερα φρένα που έχουμε δοκιμάσει σε scooter. Πραγματικά άπιστευτη δύναμη, αίσθηση και αποτελεσματικότητα για τα δεδομένα της κατηγορίας. Όχι μόνο αυτό, αλλά συνδυάζονται και με το καινούριο ABS της Bosch που είναι άψογα ρυθμιζόμενο και η λειτουργία του πλησιάζει πολύ κοντά σε αποτελεσματικότητα τα cornering ABS. Χίλια μπράβο στη SYM για αυτή την επιλογή της. Στις στροφές το DRG 160 είναι σταθερό και λόγω της ακαμψίας του πλαισίου



ου οι αναρτήσεις του δουλεύουν σωστά, κρατώντας πάνω στην ασφαλτό τους τροχούς. Από την άλλη μεριά όμως, οι μικρές διαμέτρου τροχοί τοποθετούν το κέντρο βάρους του scooter πάνω από τη νοητή γραμμή των αξόνων τους και στις εισόδους των στροφών εμφανίζεται μια αρχική άρνηση να πλαγιάσει.

Άλλο ένα βήμα εμπρός

Μετά το δικύλινδρο Maxsym TL, η SYM προσθέτει στη γκάμα της κι άλλο ένα μοντέλο που ξεφεύγει από τα στενά περιθώρια της κατηγορίας στην οποία ανήκει. Το DRG 160 ήταν μια ευχάριστη έκπληξη γιατί έχει ισχυρή спор προσωπικότητα και την ίδια στιγμή είναι πολύ πρακτικό στην καθημερινή ζωή. Ένα πραγματικά έξυπνα σχεδιασμένο scooter.

Τεχνικά Χαρακτηριστικά

Μετρήσεις



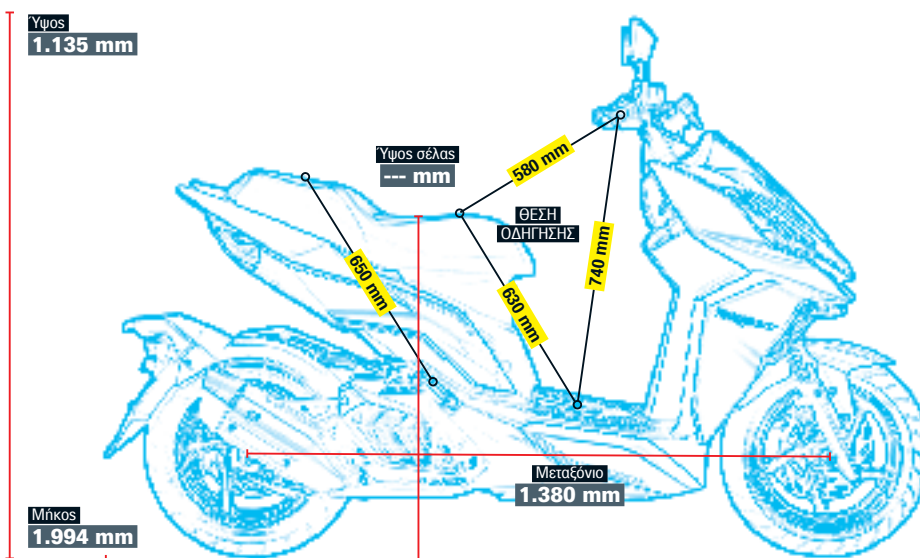
SYM DRG BT 160 "Dragon"

Γκοργκόλνς Α.Ε.

€ 3.195

Εξοπλισμός αναβάτη

Κράνος: **Bell** Μπουφάν: **Spidi**
Παντελόνι: **Held**
Μπότες: **Forma**



Μέτρηση Βάρους

Πίσω: 56,9%

132,5 kg

χωρίς καύσιμο: 126,9 kg

Σφάλμα στοιχείων κατασκευαστή: 0%

Εμπρός: 43,1%

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος: Ατσάλινο

Πλάτος (mm): 741

Βάρος κατασκευαστή, κενή / γεμάτη (kg): -/132

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος: Υγρόψυκτος μονοκύλινδρος με 4 Β/Κ και 1EEK

Διάμετρος επί διαδρομή (mm): 59 x 57

Χωρητικότητα (cc): - cc

Σχέση συμπίεσης: 11,2:1

Ισχύς (HP/rpm): 15/8.500

Ροπή (kg.m/rpm): 1,6/5.500

Ειδική ισχύς (HP/l): -

Τροφοδοσία: Ψεκασμός

Σύστημα εξαγωγής: 1 σε 1

Σύστημα λίπανσης: Υγρό κάρτερ

Σύστημα εκκίνησης: Μιζα

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης: Μηχανικός φυγοκεντρικός

Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση: Ιμάντας CVT/-

Τελική μετάδοση / σχέση: Ιμάντας/-

ΠΙΣΩ

ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Μονό αμορτισέρ

Διαδρομή (mm): 43

Ρυθμίσεις: Προφόρτιση ελατηρίου

ΤΡΟΧΟΣ

Ζάντα: 3,5 x 13

Ελαστικό: 130/70-13

ΦΡΕΝΟ

Μονός δίσκος 230mm με δαγκάνα δύο εμβόλων και ABS

ΟΡΓΑΝΑ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Μονόχρωμο οθόνη led και αυτόματη ρύθμιση της φωτεινότητας, με ταχύμετρο, στροφόμετρο, χιλιόμετρο ολικό/μερικό, δείκτη στάθμης βενζίνης

ΕΜΠΡΟΣ

ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Τηλεσκοπικό πιρούνι

Διαδρομή/Διάμετρος (mm): 90/33

Ρυθμίσεις: Καμία

ΤΡΟΧΟΣ

Ζάντα: 3 x 13

Ελαστικό: 120/70-13

Πίεση: -

ΦΡΕΝΟ

Δαγκάνα δύο εμβόλων με δίσκο 260mm και ABS

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Μέση: 3,1

Ρεζερβουάρ / ρεζέρβα (l): 7,1/-

Οι δοκιμές του **MOTO** γίνονται με καύσιμα **BP** με τεχνολογία **ACTIVE** για κορυφαίες επιδόσεις