

TEST – SYM DRG 160

Μπορεί το “δράκος”, εκ του ιταλικού “DRaGo”, που επέλεξε η SYM για την ονομασία του νέου της μοντέλου, να ταιριάζει περισσότερο σε κάποιο streetfighter 1000+, από αυτά που “φτύνουν φωτιά από τις εξατμίσεις τους”. Το DRG δεν κάνει τέτοια πράγματα, την φωτιά του όμως την βάζει μεταφορικά αλλού και συγκεκριμένα στην κατηγορία των γρήγορων αστικών scooter!

Κείμενο: Κώστας Γαμβρούλης
Φωτογραφίες: Τάκης Μανιάτης

Η SYM αλλάζει ή για να το θέσω καλύτερα, εισάγει πλέον στην γκάμα της scooter που διαφέρουν από αυτά που μας έχει συνηθίσει. Όλο αυτό γίνεται με έναν σχετικά “αθόρυβο” τρόπο, αρχής γενομένης με το Maxsym TL, το πρώτο maxi sport μοντέλο που παρουσίασε η εταιρεία. Το DRG 160 παρουσιάστηκε και αυτό χωρίς μεγάλες τυμπανοκρουσίες στην EICMA του 2019 και η γενική εντύπωση ήταν “άλλο ένα scooterάκι με sport ύφος” από αυτά που έχουν παρουσιάσει όλοι οι κατασκευαστές, ιάπωνες, ευρωπαίοι και ασιάτες. Να όμως που αποδειχθήκαμε όλοι λάθος, γιατί το DRG 160 ήταν όντως ένας εκκολαπτόμενος δράκος και η δοκιμή του μας εξέπληξε ευχάριστα.



Για να δημιουργήσεις κάτι καλό, ξεκινάς από στέρεες βάσεις, έτσι και το DRG 160 δομείται γύρω από ένα στιβαρό ατσάλινο πλαίσιο με γρήγορη γεωμετρία, το οποίο σχεδιάστηκε με γνώμονα τις μικρότερες δυνατές εξωτερικές διαστάσεις.

Ένα σημαντικό στοιχείο, το οποίο όπως αποδείχθηκε δουλεύει εξαιρετικά στην πράξη, είναι το σύστημα A.L.E.H. (Anti Lift Engine Hanger System), δηλαδή η στήριξη του κινητήρα και της

μετάδοσης στο πλαίσιο μέσω μιας στιβαρής άρθρωσης στο κάτω μέρος και ενός σχεδόν οριζόντια τοποθετημένου, σε έκκεντρη θέση, μονού αμορτισέρ.



Το A.L.E.H. εξαλείφει το φαινόμενο έκτασης της ανάρτησης στις επιταχύνσεις και προσφέρει υποδειγματική για την κατηγορία του scooter σταθερότητα και ακαμψία. Παράλληλα, το πολύ καλό πίσω αμορτισέρ αναδεικνύεται ακόμα περισσότερο, παρά την έλλειψη συστήματος μοχλισμού και το αποτέλεσμα είναι χαρακτηριστικά προοδευτικής λειτουργίας και αποτελεσματικών αποσβέσεων.

Συνεχίζοντας στα περιφερειακά, το πιρούνι μπροστά είναι συμβατικό και αναρτά τροχό 13 ιντσών που φέρει ελαστικό 120/70-13, ενώ πίσω, η ζάντα έχει την ίδια διάσταση με λίγο πιο φαρδύ ελαστικό, 130/70-13. Για πρώτη τοποθέτηση, η SYM επέλεξε ελαστικά της KENDA, τα οποία αποδίδουν ικανοποιητικά, ακόμα και στους γλιστερούς κατά κανόνα, αστικούς δρόμους.

Το σύστημα της πέδησης, αποτελείται από δύο μονάδες δισκόφρενα, διαμέτρου 260 χλστ. μπροστά και 230 χλστ. πίσω, που συνεργάζονται με διπίστονη και μονοπίστονη δαγκάνα αντιστοίχως. Το στοιχείο που εντυπωσιάζει πάντως, είναι η τοποθέτηση δικάναλου ABS, νέας γενιάς, Bosch 10, που χαρακτηρίζεται από την πολύ γρήγορη λειτουργία και την μικρή ανάδραση στις μανέτες.

Ο κινητήρας είναι μια νέα μονάδα που ακολουθεί την “compact” φιλοσοφία σχεδίασης που έχουν υιοθετήσει πολύ κατασκευαστές και θέλει το ψυγείο τοποθετημένο πολύ κοντά και πλάι στον κινητήρα. Η SYM παρουσίασε για πρώτη φορά μοτέρ τέτοιου είδους στις υγρόψυκτες εκδόσεις του Symphony ST 125 αλλά εδώ πρόκειται για μια υπερκυβισμένη εκδοχή νέας γενιάς, στα 158 κ.εκ., στην οποία εφαρμόζεται επίσης start – stop σύστημα, με την ονομασία Z.R.G.S. (Zero Resistance Starter & Generator).

Στην πράξη δουλεύει άψογα, σβήνοντας το μοτέρ, μετά από 3 δευτερόλεπτα σε στάση και επανεκκινώντας το άμεσα, χωρίς καμία καθυστέρηση, στο άνοιγμα του γκαζιού. Αν ο αναβάτης το επιθυμεί, μπορεί επίσης να απενεργοποιήσει το σύστημα μέσω εύχρηστου διακόπτη στο δεξί grip.

Το DRG λοιπόν, δεν τα πάει άσχημα από εξοπλισμό! Έχει ABS της Bosch 10^{ης} γενιάς, έχει start – stop και προσφέρει επίσης LED φώτα παντού και μια έγχρωμη LCD οθόνη για πίνακα οργάνων, που προσαρμόζει την φωτεινότητα / αντίθεση της, αναλόγως του περιβάλλοντα φωτισμού. Είναι πλήρης από ενδείξεις, διαβάζεται εύκολα και είναι... πολύπλευρα γωνιώδης σε σχεδίαση.



Φθάνοντας στην σχεδίαση λοιπόν, το DRG είναι σίγουρα ξεχωριστό, ιδιαίτερο ή και ακραίο για όσους έχουν συνηθίσει τις ήπιες φόρμες ως πρότυπο. Προφανώς απευθύνεται σε νεανικό κοινό, που θα εκτιμήσει όλες αυτές τις αιχμές που σχηματίζουν ένα πολυεπίπεδο ανάγλυφο στα πλαστικά του scooter.

Το παράδοξο πάντως είναι ότι όλη αυτή η “σχεδιαστική φλυαρία” εφαρμόζεται σε έναν αφαιρετικό – μίνιμαλ “καμβά”, αφού το DRG 160 είναι, όπως έχει ήδη αναφερθεί, πολύ “μαζεμένο” σε διαστάσεις. Ουσιαστικά δεν υπάρχει κάλυμμα τιμονιού και “λείπει” ένα μεγάλο τμήμα της ουράς.



Αυτό το δεύτερο έχει κάποιες επιπτώσεις σε ότι αφορά στους χώρους, ιδιαίτερα στους αποθηκευτικούς. Κάτω από τη σέλα υπάρχει η δυνατότητα για να φιλοξενηθεί ένα μόνο jet κράνος, μαζί με άλλα αντικείμενα όπως ένα αδιάβροχο και γάντια για παράδειγμα. Το DRG 160 δεν προσφέρει κάποιο άλλο αποθηκευτικό τμήμα, καθώς δεν υπάρχουν ντουλαπάκια στην ποδιά. Πάντως το πάτωμα είναι επίπεδο και αρκετά ευρύ, οπότε συνδυαστικά με το πτυσσόμενο γαντζάκι στο εσωτερικό της ποδιάς, μπορούν να μεταφερθούν εύκολα τσάντες, ψώνια ή ακόμα και ογκώδη αντικείμενα.

Το πάτωμα είναι επίσης σχετικά ψηλό σε σχέση με την σέλα που βρίσκεται στα 803 χλστ. απόστασης από το έδαφος, και ο λόγος για αυτό, είναι ότι από κάτω του έχει τοποθετηθεί το χωρητικότητας 7.4 λίτρων ρεζερβουάρ βενζίνης, προκειμένου το βάρος να συγκεντρώνεται χαμηλά και στο κέντρο του scooter. Δεκτό και θεμιτό.



Από την άλλη όμως, σε αναβάτες ύψους άνω του 1.80, τα γόνατα έρχονται αρκετά ψηλά και το τιμόνι βρίσκεται σε αυτά όταν κόβει τέρμα δεξιά και αριστερά. Κατά τα άλλα η θέση οδήγησης είναι άνετη, με την σέλα να υποστηρίζει καλά μέση και έδρα του αναβάτη. Παραδόξως πως και σε αντίθεση με αυτό που θα υπέθετε κανείς αρκούμενος μόνο στην οπτική παρατήρηση, η θέση του συνεπιβάτη είναι και αυτή άνετη, με το τμήμα σέλας που του αναλογεί να έχει μπόλικο αφρώδες και να προσφέρει αρκετό χώρο. Τα πτυσσόμενα μαρσπιέ είναι τοποθετημένα σε σωστές θέσεις και οι χειρολαβές – πτερύγια, εργονομικές.

Η εργονομία δεν επιφυλάσσει δυσάρεστες εκπλήξεις, οι διακόπτες έχουν κλασική διάταξη, και η σέλα ανοίγει από κουμπί δίπλα στον κεντρικό διακόπτη, ο οποίος με την σειρά του, κλειδώνει το τιμόνι και ανοίγει την τάπα του ρεζερβουάρ, που βρίσκεται ψηλά, στην αριστερή εσωτερική πλευρά της ποδιάς. Λίγο πιο κάτω, βρίσκεται παροχή ρεύματος USB, για την φόρτιση τηλεφώνων και άλλων smart συσκευών και gadget.



Το brushless μοτέρ - γεννήτρια του start- stop συστήματος θέτει άμεσα τον κινητήρα σε λειτουργία και αυτός κρατά ένα αθόρυβο και ομαλό ρελαντί. Αυτός ο πολιτισμένος τρόπος λειτουργίας συνεχίζεται και στο άνοιγμα του γκαζιού, με την επιτάχυνση όμως να είναι αρκετά δυναμική. Το μοτέρ των 15 ίππων στις 8.500 σ.α.λ. και των 1,5 kg-m ροπής στις 5.500 σ.α.λ. προσφέρει πολύ καλές επιδόσεις για αυτή την κλάση κυβισμού και τα 138 κιλά του scooter βοηθούν σίγουρα σε αυτό.

Στα φανάρια το DRG 160 πετάγεται πολύ ζωηρά μπροστά και συνεχίζει έτσι μέχρι τα 100 χλμ./ώρα που ο ρυθμός της επιτάχυνσης αρχίζει –αναμενόμενα για τα κυβικά- να φθίνει. Αναλόγως των συνθηκών, το scooter μπορεί να δείξει μέχρι και 130 χλμ στο ψηφιακό ταχύμετρο, με τα 120 να είναι εύκολα προσβάσιμα, τουλάχιστον αν οι ανοικτοί δρόμοι στους οποίους επιχειρούνται τέτοια ανοίγματα δεν έχουν ανηφορική κλίση.



Το εντυπωσιακό πάντως είναι ότι αυτές τις ταχύτητες το DRG 160 τις στρίβει χαλαρά και για πλάκα, όταν αλλά scooter της κλάσης αυτής παρουσιάζουν ασάφειες και κουνήματα. Απόλυτα σταθερό και σίγουρο, κρατώντας πειθήνια την τροχιά του, το DRG 160 με εξέπληξε ευχάριστα στρίβοντας στις παρατεταμένες περιαστικών διαδρομών, δείχνοντας ότι μπορεί να διαχειριστεί με άνεση, περισσότερη ισχύ. Ο “δράκος” της SYM λοιπόν, δεν έχει κανένα απολύτως πρόβλημα να κινηθεί σε τέτοιου είδους διαδρομές.

Αυτή η συμπεριφορά οφείλεται στο στιβαρό πλαίσιο, στο σύστημα A.L.E.H. και στις ποιοτικές αναρτήσεις και φυσικά δεν έχει αντίκρισμα μόνο στις υψηλές ταχύτητες.

Μέσα στην πόλη, και σε συνθήκες πυκνής κυκλοφορίας, ένα πεδίο δηλαδή που είναι πού πιο συμβατό και ταιριαστό σε ένα μοντέλο σαν και αυτό, το DRG 160 διαπρέπει! Πανάλαφρο, με τιμόνι που κόβει πολύ και με μικρούς τροχούς που προσδίδουν ευελιξία. Αυτά τα προσφέρουν και άλλα scooter βέβαια, στην προκειμένη περίπτωση όμως τα χαρακτηριστικά αυτά συνδυάζονται με σίγουρο πάτημα, “συμπαγή” - ενιαία αίσθηση και εξαιρετικές αναρτήσεις!

Αξίζει ξεχωριστή αναφορά στις αναρτήσεις του DRG, που παρά τους μικρούς σε διάμετρο τροχούς, προσδίδουν με την λειτουργία τους, μια αίσθηση σαν να οδηγάς καλό scooter με 16άρες ζάντες. Ειδικά ο τρόπος με τον οποίο αποσβαίνει το πίσω αμορτισέρ κακοτεχνίες και λακκούβες, βάζει τα γυαλιά σε πολλά scooter 300+ κ.εκ.! Η λειτουργία του πιρουνιού είναι στο ίδιο μήκος κύματος, ισορροπώντας ιδανικά, μεταξύ άνεσης και συμπεριφοράς.



Πολύ καλά επίσης και τα φρένα, με δύναμη και αίσθηση, θα ενεργοποιήσουν το “10άρι” ABS της Bosch σε σπάνιες περιπτώσεις, ακριβώς στο σημείο που νοιώθεις ότι ξεκινά η απώλεια της πρόσφυσης. Η μικρή και ελαφριά μονάδα της Bosch, είναι πλέον τόσο γρήγορη και διακριτική σε λειτουργία, που όταν δουλεύει, το αντιλαμβάνεσαι σαν έναν ελαφρύ υψίσυχνο κραδασμό στις μανέτες.

Με όλα αυτά τα εφόδια, το DRG 160 εξαπολύει επίθεση στην κίνηση και τα βγάζει πέρα με μοναδική ευκολία, ασφάλεια και... διασκέδαση! Εκεί που άλλα δίτροχα θα κολλήσουν, το scooter της SYM θα βρει τρόπο να χωθεί και να γεμίσει το όποιο διαθέσιμο κενό σχηματίζεται στο ατελείωτο μπλοκ tetris που σχηματίζουν τα αυτοκίνητα – “τουβλάκια”.

Οι εν κινήσει επιταχύνσεις του μοτέρ είναι δυναμικές και οι απότομες αλλαγές κατεύθυνσης εκτελούνται άμεσα και χωρίς να αισθάνεσαι ότι το scooter έχει... μεντεσέ στην μέση (αυτή η καταραμένη αίσθηση καθυστέρησης στην απόκριση του πίσω τμήματος).



Από κατανάλωση, αν οδηγά κανείς χαλαρά, παίζει σταθερά κάτω από τα 3 λίτρα στα 100 χλμ. με τα 2,7 λίτρα να είναι μια εφικτή τιμή. Αλλά άντε να έχεις το “πακέτο” του DRG 160 στα χέρια σου και να οδηγάς χαλαρά για οικονομία. Δεν γίνεται. Ρεαλιστικά λοιπόν, αν το οδηγάς όπως του πρέπει και του αξίζει, περίμενε ένα 3αράκι λίτρα ανά 100. Χαλάλι!

Σούμα και συμπέρασμα λοιπόν. Μέχρι πρότινος, τα μοντέλα της SYM που είχα δοκιμάσει, μπορούσαν να είναι οικονομικά, πρακτικά, άνετα και με εξαιρετική “value for money” σχέση. Δεν θυμάμαι να είχα χρησιμοποιήσει τις λέξεις “sport” ή “διασκεδαστικό” για κάποιο από αυτά, καθώς η εταιρεία δεν στόχευε σε αυτό το κοινό. Όπως γράφτηκε στην αρχή της δοκιμής όμως, κάτι φαίνεται να αλλάζει, και μετά από το Maxsym TL, εδώ έχουμε άλλο ένα δείγμα αυτής της νέας εποχής για την εταιρεία.

Το DRG 160 αποτελεί μια από τις καλύτερες επιλογές στην κατηγορία των μικρών αστικών scooter, τουλάχιστον για όσους δίνουν βάρος στα δυναμικά και sport χαρακτηριστικά. Αξίζει τα 3.195 ευρώ που κοστίζει και παρά το γεγονός ότι μπαίνει τιμολογιακά στα λημέρια του ιαπωνικού και ευρωπαϊκού ανταγωνισμού, δεν έχει κάτι να ζηλέψει σε σχέση με αυτά.

Ακόμα και αν η εμφάνιση και ο χαρακτήρας του δεν αποτελούν εύκολα αποδεκτά απ’ όλους χαρακτηριστικά, το γεγονός ότι δημιουργήθηκε ένα σύνολο σαν και αυτό, δείχνει ότι η SYM έχει τα φόντα να σταθεί ισάξια και -γιατί όχι;- να ηγηθεί σε διάφορες κατηγορίες, με μελλοντικές της υλοποιήσεις.

Ας μην ξεχνάμε άλλωστε ότι ο καλός και υγιής ανταγωνισμός. ωφελεί εμμέσως πλην σαφώς τους αγοραστές!