

Ολοκληρωμένη μοτοσυκλέτα σε τιμή παπτιού

Κείμενο: Κώστας Γαμβρούλης
Φωτογραφίες: Τάκης Μανιάτης



Έπρεπε να παρουσιαστεί το SYM NH-T 200 για να αντιληφθούν όλοι ένα μεγάλο κενό της αγοράς. Βλέπετε, μοντέλο διττής χρήσης με λίγα κυβικά, που να είναι προσιτό στην αγορά, οικονομικό στην χρήση, πανεύκολο στην οδήγηση και αξιοπρεπέστατο στο δρόμο, δεν υπήρχε. Η μοτοσυκλέτα της δοκιμής συμπληρώνει ιδανικά αυτό το κενό λοιπόν και απευθύνεται σε νέους αναβάτες αλλά και σε όλους όσους θέλουν κάτι εναλλακτικό των παπιών και των scooter, ως καθημερινό μεταφορικό μέσο.

Την SYM την γνωρίζουμε όλοι ως καταξιωμένη κατασκευάστρια scooter, ωστόσο έχει στο ενεργητικό της και κάποια μοντέλα μοτοσυκλετών μικρού κυβισμού, με τα Wolf σε εκδόσεις από τα 125 έως τα 300 κ.εκ. να αποτελούν μια γνωστή γκάμα στην Ελλάδα. Η νέα σειρά μοτοσυκλετών της SYM, ονομάζεται NH και αποτελείται από τις εκδόσεις X και T στα 125 κ.εκ. και την T έκδοση των 200 κ.εκ. που αποτελεί και το μοντέλο της δοκιμής.





Ως "T", χαρακτηρίζονται οι "adventure" εκδόσεις των NH, δηλαδή αυτές που φέρουν τροχό 19 ιντσών μπροστά, ελαστικά με έντονη χάραξη και αντίστοιχη "περιπετειώδη" εμφάνιση. Το χαρακτηριστικό προτεταμένο ρύγχος μπροστά, κάτω από το φανάρι, που αποτελεί πλέον "σήμα κατατεθέν" ολόκληρης της κατηγορίας υπάρχει φυσικά και εδώ, ενώ η υπόλοιπη μοτοσυκλέτα είναι σχεδιασμένη με σύγχρονη αισθητική που ξεχωρίζει και συμπληρώνεται από όμορφα και δυναμικά γραφικά.

Η ποιότητα κατασκευής είναι αρκετά καλή και αυτό φαίνεται και σε σημεία που συνήθως κρύβονται ατέλειες, όπως κάτω από την σέλα για παράδειγμα. Στην προκειμένη περίπτωση όλα είναι "καθαρά και τακτοποιημένα", τόσο σε ότι αφορά στις καλωδιώσεις όσο και στην βαφή και στις κολλήσεις του πλαισίου. Οι συναρμογές των πλαστικών είναι "σφιχτές" και δεν παρατηρήθηκαν τριγμοί και συντονισμοί στην διάρκεια της δοκιμής.

Εργονομικά, χωρίς το NH-T 200 να είναι "ανοικονόμητη" μοτοσυκλέτα, έχει τους χώρους και τα φόντα, για να φιλοξενήσει με άνεση τον οδηγό. Η σέλα είναι μεγάλη, με καλή σχεδίαση που υποστηρίζει την έδρα

**Πάει πολύ σβέλτα
και εύκολα μέσα
στην πόλη, κρατά
ξεκούραστο τον
αναβάτη, χωρίς
να "φοβάται"
λακκούβες και
κακοτεχνίες**





και με αρκετό αφρώδες, ενώ το τιμόνι και τα μαρπιέ “πέφτουν” σε σωστές θέσεις. Ο συνεπιβάτης έχει στην διάθεση του εργονομικές χειρολαβές και ένα σεβαστό τμήμα σέλας, με τα μαρσιπιά του όμως να είναι τοποθετημένα σχετικά ψηλά, κάτι που οδηγεί σε κλειστές γωνίες στα γόνατα ειδικά αν το δεύτερο άτομο στην σέλα είναι σεβαστού αναστήματος. Πάντως για διαδρομές μέσα στην πόλη, δεν υπάρχει πρόβλημα, η κατάσταση είναι ανεκτή.

Οι διακόπτες και τα χειριστήρια έχουν κλασική διάταξη και δεν επιφυλάσσουν δυσάρεστες εργονομικές εκπλήξεις, λειτουργούν μια χαρά δηλαδή και βρίσκονται στις σωστές θέσεις. Στον τομέα της πληροφόρησης, μια μονόχρωμη LCD οθόνη παίζει τον ρόλο του πίνακα οργάνων και χαρακτηρίζεται πλήρης, περιλαμβάνοντας μεταξύ άλλων, στάθμη βενζίνης, ένδειξη επιλεγμένης σχέσης στο κιβώτιο, ώρα και έναν μερικό χιλιομετρική. Στα θετικά, το ότι διαβάζεται εύκολα και το ότι η αντίθεση της είναι έντονη, ώστε ακόμα και με κόντρα ήλιο να φαίνονται οι ενδείξεις.

Από εξοπλισμό το NH-T 200 δεν τα πάει καθόλου άσχημα, ειδικά αν λάβει κανείς υπόψη την τιμή στην οποία διατίθεται στην αγορά. Full LED φώτα, δικάναλο ABS, δισκόφρενα “wave” μπροστά και πίσω, αεροπορικού τύπου τάπα με άρθρωση στο ρεζεβουάρ, διακοσμητικό καρινάκι στο κάτω μέρος και παροχή USB για την φόρτιση κινητών και άλλων συσκευών.

Στον τομέα των περιφερειακών τα πράγματα είναι συμβατικά, αν εξαιρέσει κανείς τους μονούς δίσκους, στα 288 χλστ. μπροστά και στα 222 χλστ. πίσω, που όπως ήδη αναφέρθηκε, είναι “wave” τύπου για καλύτερη απαγωγή της θερμότητας και ελέγχονται από δικάναλο ABS.

Το εύρος των δυνατοτήτων του NH-T 200 είναι πραγματικά πολύ μεγάλο και αυτά που προσφέρει αρκετά και πολύ χρήσιμα στη ελληνική πραγματικότητα

Οι αναρτήσεις αποτελούνται από συμβατικό τηλεσκοπικό πιρούνι 37 χλστ. με διαδρομή 140 χλστ. και μονό αμορτισέρ πραγματικής διαδρομής 42,5 χλστ. η οποία ωστόσο πολλαπλασιάζεται από τον λόγο του μοχλικού συστήματος. Πέραν της προφόρτισης του ελατηρίου στο αμορτισέρ, δεν προσφέρονται άλλες ρυθμίσεις, κάτι λογικό και αναμενόμενο για αυτή την τάξη τιμής και για την συγκεκριμένη κατηγορία.

Περνώντας στους τροχούς, αυτοί είναι ακτινωτοί με στεφάνια αλουμινίου, σε διάμετρο 19 ιντσών μπροστά και 17 πίσω, φέροντας ελαστικά σε διαστάσεις 100/90-19 και 130/80-17 αντιστοίχως.

Στο ατσάλινο πλαίσιο τύπου "διαμάντι" με τις μακριές προεκτάσεις, "κρέμεται" το μονοκύλινδρο υγρόψυκτο μοτέρ των 183 κ.εκ., μια μονάδα γνωστή, από την τοποθέτησή της στο "υπερναπύ" VF185. Η απόδοση είναι 18,4 ίπποι στις 8.500 σ.α.λ. και 1,6 kg-m ροπής στις 7.500 σ.α.λ., ισχύς που διαχειρίζεται μέσω 6 τάχυντου manual κιβωτίου.





Η εκκίνηση του NH-T 200 γίνεται αποκλειστικά μέσω μίζας, και ο κινητήρας “ξυπνά” άμεσα, κρατώντας ένα σταθερό και πολύ αθόρυβο ρελαντί. Η μανέτα του συμπλέκτη είναι πολύ μαλακή και η πρώτη στο κιβώτιο κουμπώνει εύκολα χωρίς τζόγους και άσχημους μηχανικούς θορύβους. Γενικά το κιβώτιο του NH-T 200 είναι άψογο και δεν μας προβλημάτισε καθόλου κατά την διάρκεια της δοκιμής.

Το NH-T έχει ποιοτική κύλιση στον δρόμο, με τα ελαστικά ψηλού προφίλ, τις μαλακές στο αρχικό μέρος της διαδρομής τους αναρτήσεις και το τιμόνι που εδράζεται σε σινεμπλόκ, να απορροφούν αρκετούς από τους κραδασμούς και τις “κακοφωνίες” του δρόμου. Παράλληλα η αίσθηση της μοτοσυκλέτας που ζυγίζει 152 κιλά είναι ελαφριά και η οδήγηση της “παιχνιδάκι”, σε όποιο πεδίο και αν αυτή κινείται. Σε καμία περίπτωση όμως αυτή η ευκολία δεν



μεταφράζεται σε ασάφεια ή σε ανάλαφρο πάτημα στο δρόμο που δημιουργεί ανησυχία στον οδηγό.

Το κράτημα των CST ελαστικών είναι καλό και τα φρένα έχουν ικανοποιητική ισχύ για να σταματήσουν την μοτοσυκλέτα με ασφάλεια. Υπολοίπονται κάπως σε αίσθηση, ενώ οι πιο έμπειροί οδηγοί ίσως ενοχληθούν από την απουσία “αρχικού δαγκώματος” αλλά σε κάθε περίπτωση δεν πρόκειται για sport μοτοσυκλέτα ούτε οδηγείται με αυτό τον τρόπο.

Ο κινητήρας, έχει την ισχύ για να επιταχύνει από στάση ή εν κινήσει την μοτοσυκλέτα πειστικά και με ασφάλεια και φτάνει μέχρι τα 100 και κάτι χιλιόμετρα εύκολα. Από εκεί και πάνω η απόδοση όπως είναι λογικό, δεν είναι τόσο... ενθουσιώδης, αλλά με επιμονή στο γκάζι, είδαμε 120 χλμ. /ώρα στο κοντέρ. Να σημειώσουμε εδώ, ότι η μοτοσυκλέτα της δοκιμής ήταν άστρωτη, με πολύ λίγα χιλιόμετρα στο οδόμετρο της. Κρίνοντας από το VF185 που έχει το ίδιο μοτέρ, είναι σίγουρο ότι το μοτέρ έχει περιθώρια βελτίωσης, όταν παρέλθει η διαδικασία στρωσίματος και ανοίξει.

Ακόμα πάντως και ψηλά, το μοτέρ δεν βγάζει κραδασμούς και το NH-T παραμένει σταθερό και προβλέψιμο. Ως “adventure” το NH-T 200 θα κληθεί να περάσει και από τα χώματα φυσικά και η αλήθεια είναι πως δεν προβληματίζει καθόλου εκτός δρόμου...

Διαβάστε περισσότερα!