

ΑΠΟΣΤΟΛΗ: SYM MAXSYM TL, Μια κατηγορία από μόνο του

Δuo κύλινδροι και το βλέμμα στη μοτοσυκλέτα

Με μια έξυπνη κίνηση η SYM δημιουργεί τον σύνδεσμο, τη “γέφυρα” ανάμεσα στα μονοκύλινδρα 300άρια-400άρια και τα δικύλινδρα “530-650άρια”, παρουσιάζοντας το Maxsym TL 465. Ένα maxi scooter που είναι μια κατηγορία από μόνο του. Κείμενο:

Βασίλης Αντζουλάτος, Φωτογραφίες: Rui Jorge, SYM



Το είχαμε πρωτοδεί πριν από τέσσερα χρόνια στην έκθεση του Μιλάνου. Ήταν ένα μοντέλο “[project](#)”, ένα πρωτότυπο δικύλινδρο, που είχε σε τέτοιο βαθμό εντυπωσιάσει το σκουτεριστικό κοινό, ώστε τα τηλέφωνα από ενδιαφερόμενους άρχισαν να πέφτουν βροχή προς τις αντιπροσωπείες και τους συνεργάτες της SYM στην Ευρώπη.



Το ίδιο συνέβαινε κάθε φορά που ένα περιοδικό χάρτινο ή ηλεκτρονικό “τολμούσε” να το θυμηθεί ή να το αναφέρει.

Τέσσερα ολόκληρα χρόνια πέρασαν, κι αυτό που υποψιαζόμαστε είναι ότι οι Ταϊβανέζοι μηχανικοί, αρχιμηχανικοί, δοκιμαστές, συμβουλάτορες, μάντζερ και μαρκετίστες έριξαν μπόλικη δουλειά για τη δημιουργία του ολοκαίνουργιου, ολόφρεσκου σαν φιλοσοφία μοντέλου που ακούει στο όνομα SYM Maxsym TL.



Προσέξτε ότι οι άνθρωποι της SYM δεν προσθέτουν δίπλα στο όνομα τον κυβισμό των 465 κυβικών, ίσως γιατί δεν θέλουν να δοθεί τόση σημασία σε αυτόν.

“TL” λοιπόν είναι το όνομα αυτού, όνομα που προέρχεται από τον κινητήρα του, που είναι δικύλινδρος σε σειρά (Twin in Line), **κι ο οποίος είναι το μεγαλύτερο πλεονέκτημα** του νέου μαχί scooter της SYM έναντι του μονοκύλινδρου ανταγωνισμού των 300-350 και 400 κυβικών.



Ένας είναι ο προβολέας – και πολύ δυνατός

Η εμφάνιση είναι βατή και οι σχεδιαστές του έχουν χρησιμοποιήσει κάποιες πετυχημένες σχεδιαστικές γραμμές του πρωτότυπου του 2015 που ονομαζόταν SYM Maxsym 500 (δείτε το [εδώ](#)) οι οποίες θέλουν να θυμίζουν – πολύ ορθά κατά την άποψή μας – **το παλαιότερο Yamaha T-MAX 530**. Μιλάμε για το παλιό 530, το “όμορφο” κατά γενική ομολογία, όχι το πιο πρόσφατο που έγινε συντηρητικότερο.



Αυτό είναι ο 4ος χρωματισμός, που θα παρουσιαστεί στο Μιλάνο, εκτός από το λευκό, μπλέ και μαύρο ματ που υπάρχει τώρα

Η διαφοροποίηση έρχεται σε διάφορα σημεία του σκούτερ, αφού υιοθετούνται τελικά απλούστερες γραμμές, αιχμές και καμπύλες, ενώ στο κέντρο του τα κλασικά **καπάκια σχήματος “μπούμεραγκ”** είναι **ανεστραμμένα**.

Θέλει να μας πει κάτι με την εμφάνισή του το SYM Maxsym TL; Ότι στόχος του είναι να ανταγωνιστεί τα σπορ μαχί scooter της μεγάλης κατηγορίας. Γι' αυτό και θέλει να τους μοιάζει.



Αφήνοντας στην άκρη το μεγαλύτερο σε κυβισμό σκούτερ της SYM, το γνωστό μας μεγάλο τουριστικό μονοκύλινδρο Maxsym 600, το Maxsym TL θα αναλάβει τα ηνία της ναυαρχίδας της γκάμας της εταιρίας, αφού και σαν εμφάνιση και σαν ποιότητα αποπνέει κύρος.



Ψηλή ζελατίνα, πλατιά ποδιά-φέριγκ (φωτό Ν. Βιτσιλάκης)

Κάποια σημεία θα ξεφύγουν από την συνολική καλή εικόνα, **συγχωρούνται, όμως, στον βωμό της χαμηλότερης τελικής τιμής...** η οποία για τους περισσότερους δυνητικούς πελάτες είναι ένας πολύ σημαντικός παράγοντας, ιδίως όταν το όνομα της SYM συνδέεται συνήθως με οικονομικές προτάσεις.



Το SYM Maxsym TL με τον κινητήρα των 465 κυβικών εκατοστών αποδίδει 41 ίππους, και τον **Ιανουάριο του 2020 που θα έρθει στην Ελλάδα θα κοστίζει από 7.200 μέχρι 7.400 ευρώ**, σύμφωνα με την αντιπροσωπεία.

Αν πάρουμε τα σκούτερ με τους δίκυλινδρους κινητήρες με τη σειρά, κι ας είναι περισσότερων κυβικών, θα δούμε ότι το Kymco AK 550 Noosoe κοστίζει 9.595 ευρώ (550 cc – 53 ίπποι), το απλό Yamaha T-MAX 530 (530 cc – 45 ίπποι) ξεκινάει από τις 11.900 ευρώ και το BMW C 650 Sport (650 cc – 60 ίπποι) από 12.350 ευρώ.



Από την άλλη, τα μονοκύλινδρα 400άρια έχουν τις εξής τιμές: το απλό Yamaha X-MAX 400 (32 ίπποι) 7.300 ευρώ, το Suzuki Burgman 400 (30,5 ίπποι) είναι κατά τι ακριβότερο στις 7.495 και το Kymco Xciting S 400 Noodoe (36 ίπποι) φθηνότερο στα 6.735 ευρώ. Τέλος τα BMW C 400 X και C 400 GT με τον κινητήρα των 350 κυβικών και των 34 ίππων κοστίζει το πρώτο 6.995 ευρώ και το δεύτερο 8.100 ευρώ.

“Σφήνα” μπαίνει το Maxsym TL ανάμεσα σε όλα τα παραπάνω και σαν κυβισμός και σαν διάταξη κινητήρα και σαν ιπποδύναμη, αλλά – εντέλει – και στο θέμα της τιμής.



Η κατασκευή του δεν είναι εξεζητημένη, δεν διαθέτει ας πούμε αλουμινένιο πλαίσιο όπως τα Kymco AK και Yamaha T-MAX, αλλά προτιμάει ένα ασάλινο περιμετρικό χωροδικτύωμα.

Έχει και αλουμινένιο ψαλίδι, να ξεχωριστό ψαλίδι, αφού η τελική μετάδοση και η πίσω ανάρτηση είναι “μοτοσυκλετιστικού τύπου” και όχι σαν τα περισσότερα σκούτερ, που ο κινητήρας είναι και ψαλίδι μαζί.



Αυτό σημαίνει ότι ο κινητήρας/ψαλίδι δεν είναι ένα τμήμα, δεν συνδέεται στο πλαίσιο με συνεμπλόκ και είναι ξεχωριστός, επιτρέποντας στους μηχανικούς να τον τοποθετήσουν σταθερά **σε κεντρικό σημείο του πλαισίου**.

Έτσι επιτυγχάνεται η **απαραίτητη ακαμψία του σκελετού**, αλλά και η σωστή κατανομή βάρους ανά τροχό (50% μπροστά, 50% πίσω) που θα δημιουργήσει ισορροπημένη οδική συμπεριφορά και βελτιωμένο κράτημα.



Δύο δισκόφρενα, ακτινικές δαγκάνες, 4 έμβολα

Ο κινητήρας είναι δικύλινδρος σε σειρά και οκταβάλβιδος (4 σε κάθε κύλινδρο) και έχει δύο εκκεντροφόρους, **με τους κυλίνδρους να βρίσκονται σε μεγάλη κλίση προς τα μπρος**, να είναι σχεδόν οριζόντιοι. Μπορεί αυτή η διάταξη να μεγαλώνει το μεταξόνιο, αφού “μακραίνει” το σύνολο, δημιουργεί όμως ένα δίτροχο που έχει σωστά τοποθετημένο το κέντρο βάρους του.



(φωτό Ν. Βιτσιλάκης)

Αυτό το αντιλαμβάνεται κανείς **όχι μόνο όταν αρχίσει να στρίβει με το σκούτερ**, αλλά και όταν το σπρώξει με τα χέρια για να το παρκάρει. Παρά τα 223 γεμάτα κιλά του, το TL μοιάζει να είναι κάτω από 200...



Πλήρως ψηφιακά τα όργανα με έγχρωμες οθόνες TFT

Ο κινητήρας έχει, φυσικά, αυτόματα – διαρκώς μεταβαλλόμενη – μετάδοση τύπου CVT, **αυτήν που ξέρουμε (και εμπιστευόμαστε)** τόσα χρόνια πάνω στα “αυτόματα” σκούτερ, αφού όμως η κίνηση περάσει μέσα από έναν υγρό πολύδισκο συμπλέκτη.

Η τελική μετάδοση γίνεται με αλυσίδα, **μια λύση που παραπέμπει και πάλι σε μοτοσυκλέτα** και έχει τα πλεονεκτήματά της: εμφάνιση και αντοχή στο χρόνο.

Αντικραδασμικός άξονας δεν υπάρχει, υπάρχει όμως μια τρίτη μπιέλα και ένα μικρό “κούφιο” πιστόνι, που αναλαμβάνει την εξάλειψη των κραδασμών. Τρίτη μπιέλα είχαν παλαιότερα οι δικύλινδροι κινητήρες των BMW F 700 και F 800, αλλά συνδεόταν σε αντικραδασμικό αντίβαρο, ενώ “πιστόνι με ψεύτικο κύλινδρο” όπως το **Maxsym TL** είχε η σπάνια, περιορισμένης παραγωγής, αγωνιστική μονοκύλινδρη [Ducati Supermono 550](#) του 1993.



Άριστη δουλειά έχει γίνει στην πίσω ανάρτηση

Περνάμε τώρα στις αναρτήσεις του SYM Maxsym TL, που έχουν και αυτές ενδιαφέρον, αφού ξεκινούν **με ένα ανάποδο πιρούνι με “ικανά” καλάμια 41 χιλιοστών**, το οποίο έχει διαδρομή 120 χιλιοστών και συνδέεται με τον λαιμό του σκούτερ με δυο πλάκες.

Στον πίσω τροχό τώρα, που είναι όπως και ο μπροστινός 15 ιντσών (μια πολύ καλή “συμβιβαστική” λύση για τα μεγάλα maxi scooter) **συναντάμε ένα μοναδικό σύστημα ανάρτησης** το οποίο καταχωρείται στα μεγάλα πλεονεκτήματα του μοντέλου.

Το μόνο αμορτισέρ που βρίσκεται στην αριστερή πλευρά του καλοφτιαγμένου ψαλιδιού είναι τοποθετημένο υπό κλίση και διαθέτει μοχλικό σύστημα **που προσφέρει την πολυπόθητη προοδευτική λειτουργία στην ανάρτηση**. Το μόνο σκούτερ που μπορούμε να θυμηθούμε με τέτοιο σύστημα είναι το Gilera Nexus 500 από το παρελθόν.



Στον τομέα των φρένων συναντάμε δυο δίσκους μπροστά, **διαμέτρου 275 χιλιοστών – όπως και ο πίσω-** με τις δαγκάνες να είναι ακτινικά τοποθετημένες και 4πίστονες. Διαθέτουν δε δικάναλο ABS της γερμανικής Continental.

Ενδιαφέρον έχει ότι το SYM Maxsym TL **δεν διαθέτει κανενός είδους ηλεκτρονικό ή γκατζετάκι**, όπως για παράδειγμα traction control ή ρυθμιζόμενη ζελατίνα στο φέριγκ, αλλά αντίθετα είναι συνολικά πολύ απλό στην κατασκευή του.

Φανταστείτε ότι ακόμα και ο κεντρικός διακόπτης είναι κλασικός με κλειδί και όχι keyless, ε, κάτι που ... χμ, δεν μας χαλάει καθόλου... με αυτά που έχουμε δει μέχρι σήμερα.



Ένα φουλφείς κράνος χωράει κάτω από τη σέλα

Στον τομέα των αποθηκευτικών χώρων, πέρα από τα ντουλαπάκια στην ποδιά (το δεξί με θύρα USB) **υπάρχει και χώρος για ένα φουλφείς κράνος** και μερικά ακόμα μικροπράγματα κάτω από τη σέλα, η οποία ανοίγει ανάποδα, έχοντας τον μεντεσέ στην ουρά.

Η επίσημη πρώτη παρουσίαση του SYM Maxsym TL για τους δημοσιογράφους – πριν από την σύντομη δοκιμή μας, στις εξοχές της Πορτογαλίας κοντά στην πόλη του Πόρτο – ξεκίνησε με την τεχνική ανάλυση του μοντέλου και την απεικόνιση των στοιχείων μιας αγοράς maxi scooter που πανευρωπαϊκά αυξάνεται στο κομμάτι των supersport maxi scooter.



(φωτό Ν. Βιτσιλάκης)

“Σούπερσπορ” σκούτερ θα λέγαμε ότι είναι τα δικύλινδρα μοντέλα που συναντάμε σήμερα, **κι έτσι η SYM αποφάσισε να περάσει στην αντεπίθεση**, γεγονός που είναι προς τιμήν της, ειδικά τη στιγμή που ακόμα και η “σκουτερο-μάννα” ιταλική Piaggio (απίστευτο αλλά αληθινό) **δεν (!)** διαθέτει μοντέλο με δικύλινδρο κινητήρα.



“**Πρόσω ολοταχώς**” **έκανε λοιπόν η SYM** με δύο κύλινδρους, ανάποδο πιρούνι μπροστά με δύο πλάκες, ανάρτηση με μονό αμορτισέρ πίσω, συνδέσμους και αλουμινένιο ψαλίδι, αλλά και τελική μετάδοση με αλυσίδα. Απλά και σίγουρα πράγματα, “λίγο σκούτερ – λίγο μοτοσυκλέτα” και ιδού το Maxsym TL.

Ένας βαρύς ουρανός μας περίμενε απειλητικός να ξεκινήσουμε τη βόλτα μας σε επαρχιακούς δρόμους της Πορτογαλίας, **με καλή άσφαλτο και στροφές να έρχονται η μία μετά την άλλη** στην ορεινή διαδρομή που είχε επιλεγεί από τους ανθρώπους της εταιρίας. Ευτυχώς η βροχή δεν ήρθε ποτέ για εμάς, αλλά αντίθετα περίμενε ώσπου να παρκάρουμε τα σκούτερ στο τέλος της βόλτας.

Μας άφησε έτσι να χαρούμε σχεδόν 100 χιλιόμετρα διαδρομής, πάνω σε ένα σχετικά μαζεμένων διαστάσεων maxi scooter ο οποίος διέθετε έναν κινητήρα κάτω από τα πλαστικά του **που “γουργούριζε δικύλινδρα”**.



Η θέση οδήγησης είναι ουδέτερη πάνω στο SYM Maxsym TL, με τη σέλα να έχει λίγο αφρώδες, αλλά μεγάλη επιφάνεια και τελικά να μην κουράζει εύκολα τα μαλακά μέρια του αναβάτη.

Το τιμόνι βρίσκεται σε λογικό ύψος και παρότι το σκούτερ σου έδινε την αίσθηση ασφαλείας για να πας γρήγορα στη διαδρομή με τις στροφές (όπως αποδείχθηκε αργότερα στη βόλτα μας) το TL χρειαζόταν λίγη εξοικείωση από πλευράς αναβάτη.



Μεγάλη σέλα για τον αναβάτη και κόντρα μπροστά για τον συνεπιβάτη

Εξοικείωση όχι γιατί έχει κάποια περίεργη οδική συμπεριφορά, αλλά για τον ακριβώς αντίθετο λόγο: επειδή είναι ευέλικτο, σβέλτο και ταυτόχρονα ομαλό στις αντιδράσεις του (κατανομή βάρους 50-50 ανά τροχό) και ζητάει από τον αναβάτη του να αλλάξει mode στο μυαλό του. Το TL σου φωνάζει: **“Δεν οδηγάς ένα κοινό maxi scooter – αλλά ένα σκούτερ που έχει συμπεριφορά... μοτοσυκλετιστική”**.

Όταν το συνειδητοποιήσεις αυτό για τα καλά, αρχίζεις να πηγαίνεις πιο γρήγορα, νιώθοντας τη σιγουριά που σου μεταφέρει το σύνολο κάτω από τα πόδια σου. Σ' αυτό βοηθούσαν οπωσδήποτε η καλή πρόσφυση της ασφάλτου, αλλά και τα – ειδικά σχεδιασμένα για το σκούτερ – **νέα ελαστικά Maxxis Supermaxx S3**, τα οποία θα μπορούν να φορεθούν και από το T-MAX, αφού το Yamaha φοράει ελαστικά ιδίων διαστάσεων με το Maxsym TL (120/70 μπροστά, 160/60 πίσω).



Πλεονέκτημα λοιπόν στον τομέα του κρατήματος για το TL, όπως και στον τομέα των **αναρτήσεων που ήταν αρκετά μαλακές και άνετες**, ιδίως η πίσω ανάρτηση, η οποία πρόσφερε προοδευτική λειτουργία, κάνοντας τη διαφορά σε σχέση με τον ανταγωνισμό.

Η απόκριση στο άνοιγμα του γκαζιού του δικύκλινδρου κινητήρα ήταν ομαλή και προοδευτική. **Οι 41 ίπποι μεταφέρονται στην ασφαλτο με ροή χωρίς εξάρσεις**, ενώ ο κινητήρας ακούγεται σαν να ανεβάζει περισσότερες στροφές απ' ό,τι θα περίμενες, με τις επιταχύνσεις να είναι ήπιες, κάτι για το οποίο “ευθυνόταν” και η μεγάλη διαδρομή/περιστροφή του γκαζιού.



Δυο έξοδοι για το τελικό και άριστος, μπάσος ήχος

Δύναμη φαίνεται να βρίσκει ο κινητήρας και μετά τα 125-130 km/h, βοηθώντας το ταξίδι με τέτοιες ταχύτητες, **με το κοντέρ να προλαβαίνει να μας δείξει κοντά 156 km/h** – κάποια στιγμή που μπορέσαμε να ανοίξουμε για λίγο όλο το γκάτζι στον αυτοκινητόδρομο.

Δεν είναι όμως τα 156 η τελική ταχύτητα του TL 465, αφού ο κινητήρας έδειχνε ότι μπορούσε να ανεβάσει κι άλλες στροφές, παραπάνω χιλιόμετρα.

Λίγοι υψίσυχοι κραδασμοί που εμφανίζονταν στις μεσαίες στροφές και στην περιοχή της σέλας και των (περιορισμένου μήκους) μαρσπιέ, πιστεύουμε ότι **έχουν αφεθεί να ξεφεύγουν επίτηδες** ώστε να μεταφέρεται από τον κινητήρα προς τον αναβάτη μια νότα ζωντάνιας. Όπως ακριβώς έκανε και το δύο σωληνών/απολήξεων τελικό της εξάτμισης που παράγγαγε έναν συμπαθητικό, μπάσο θόρυβο.



Ιδιαίτερο το αισθητικό αποτέλεσμα του στοπ: φλόγες...

Η ζελατίνα που ήταν βιδωμένη στη χαμηλή θέση άφηνε λίγους στροβιλισμούς στην κορυφή του κράνους, και ο αναβάτης ύψους 1.80μ **έπρεπε να σκύβει ελαφρά πίσω της**, ενώ πρέπει να πούμε ότι μια – έστω και χειροκίνητα – ρυθμιζόμενη σε ύψος ζελατίνα θεωρείται επιβεβλημένη πλέον σε τέτοιο σκούτερ.

Κι αφού η αεροδυναμική πηγαίνει μαζί με την σταθερότητα του δίδροχου συνόλου, διαπιστώσαμε ότι η σταθερότητα του TL ήταν πολύ καλή, έστω και για λίγο που την βιώσαμε.



Στο κομμάτι των φρένων είχαμε να κάνουμε με δυο μπροστινά δισκόφρενα που διέθεταν δύναμη, αλλά **απαιτούσαν και κάμπωση δύναμη από τα δάχτυλα του αναβάτη**, ενώ δεν είχαν την απαιτούμενη αίσθηση. Το ίδιο ίσχυε και για το πίσω φρένο, ενώ το ABS έδειχνε να ενεργοποιείται κάπως βιαστικά.

Από την άλλη, δεν πρέπει να βγάλουμε από την εξίσωση το γεγονός ότι τα Maxsym TL που οδηγήσαμε ήταν πρώτης παραγωγής και έτσι μέχρι τον Ιανουάριο που θα έρθει το σκούτερ στην Ελλάδα πιθανά να υπάρξουν κάποιες μικρο-αλλαγές/βελτιώσεις σε διάφορους τομείς.



Έχουμε πολλά ακόμα να δούμε και να αναλύσουμε γύρω το SYM Maxsym TL, αυτό το **σημαντικό – επειδή είναι ένα προσιτό οικονομικά δίκυκλινο** – σκούτερ, που αναμένεται να φτάσει στις ακτές μας τη νέα χρονιά. Έχουμε να το υποβάλλουμε σε άφθονες δοκιμασίες στα “δικά μας μέρη”, έτσι όπως κάνουμε με όλα τα σκούτερ που δοκιμάζονται σε πλήθος διαφορετικών συνθηκών.

Η βόλτα που κάναμε στην Πορτογαλία ήταν μια “**πρώτη γεύση**”, κι αυτή η γεύση ήταν γλυκιά και θετική, αλλά απλώς η προθέρμανση. Όπως λένε σε αυτές τις περιπτώσεις... επιφυλασσομέθα για τα καλύτερα...

Λίγη υπομονή και σε μερικούς μήνες θα ξέρουμε.