



## Δοκιμή SYM Maxsym TL: Mind the gap

Το πρώτο δικύκλινο scooter στην ιστορία της SYM



Γράφει ο Κώστας Ταρναβάς // 21.10.2019

**Η SYM έδωσε “προσοχή στο κενό” μεταξύ μονοκύκλινων 400αριών και δικύκλινων 500αριών + και κατασκεύασε ένα scooter που αναμένεται να αναστατώσει την αγορά.**

Ποιους έβαλε στο μάτι;

[Ο στόχος της, όπως είχαμε προβλέψει από τον Οκτώβριο του 2017](#) όταν είχαμε πρωτοδεί το mega scooter της SYM, ήταν διπλός. Να γεφυρώσει το χάσμα μεταξύ μονοκύκλινων και δικύκλινων maxi & mega scooter και να “χτυπήσει” τον ανταγωνισμό εκεί που “πονάει”, δηλαδή στην τιμή. Βάσει αυτού το SYM Maxsym θα κοστίζει από 7.200 έως 7.400€ και τοποθετείται “πολύ κοντά” στα 400άρια και “πολύ μακριά” από τα 500άρια. Ταυτόχρονα όμως υπόσχεται και σε όσους θα προτιμούσαν ένα 300άρι πως με maximum 1.500€ παραπάνω θα πάρουν mega scooter!



### Πώς προέκυψε;

Κοιτάξε γύρω σας για να καταλάβετε την τάση στην αγορά. Η sport σχεδίαση τραβά σαν μαγνήτης και τα mega scooter υψηλών επιδόσεων με δικύκλινο κινητήρα και αναρτήσεις τύπου μοτοσυκλέτας κατέχουν το 80% της αγοράς. Βασιζόμενοι σε αυτά τα στοιχεία που προέρχονται από Γερμανία, Ισπανία, Γαλλία και Ελλάδα, η SYM κατασκεύασε όχημα για ηλικίες από 30 έως 50 ετών που έχουν ήδη στην κατοχή τους ένα scooter 300 ή 400 κ.εκ. ή μια μοτοσυκλέτα και θα ήθελαν είτε να ανέβουν κατηγορία, είτε να αντικαταστήσουν το δίκυκλό τους με κάτι πιο όμορφο, πιο σύγχρονο, πιο πρακτικό, πιο γρήγορο. Δούλεψε μάλιστα πάνω σε τέσσερις βασικούς άξονες: τις επιδόσεις, τον χειρισμό, την ευκολία στην οδήγηση και τη sport σχεδίαση.

### Συνδυάζοντας δύο κόσμους

Μπορεί και περισσότερους θα λέγαμε. Χωρίς να διαφοροποιείται σχεδιαστικά από τους ανταγωνιστές του, το Maxsym TL διακρίνεται από sport, δυναμικές, γραμμές, με ροή από εμπρός μέχρι πίσω. Μπροστά δεσπόζουν τέσσερις LED προβολείς που περικλείονται μέσα σε ενιαίο κρύσταλλο. Στο πλάι τους χωνευτά μέσα στα πλαστικά τα φλας. Οι αναδιπλούμενοι καθρέφτες είναι τοποθετημένοι πάνω στα πλαστικά και η μεγάλη ζελατίνα ρυθμίζεται με εργαλεία σε δύο θέσεις.

Στο μέσον το Maxsym TL λεπταίνει ενώ το ουραίο τμήμα έχει ελαφριά κλίση προς τα επάνω για να ολοκληρωθεί η supersport σχεδίαση που αντλεί έμπνευση, σύμφωνα με τη SYM, από αυτού του τύπου τις μοτοσυκλέτες.



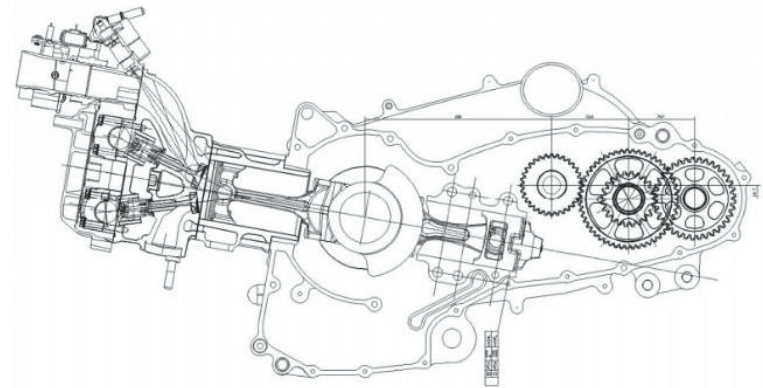
Η τελική μετάδοση επιτυγχάνεται με αλυσίδα και η επιλογή της συγκεκριμένης λύσης δεν ήταν καθόλου τυχαία. Το πρώτο κριτήριο ήταν η οικονομική αντικατάσταση και η εύκολη συντήρησή της και το δεύτερο πως πολύ κάτοχοι scooter με μετάδοση με μιάντα τον αντικαθιστούν με αλυσίδα.

Η σέλα είναι δύο επιπέδων, φαρδιά, πολύ μεγάλη και για τους δύο επιβαίνοντες. Ο συνεπιβάτης έχει στη διάθεσή του αναδιπλούμενα αλουμιένια μαρσπιέ και δύο μεγάλες χειρολαβές για τη στήριξή του. Υπάρχει ακόμη «κρυφή» υποδοχή για σχάρα και δύο βάσεις για εγκατάσταση action cameras. Το πίσω φωτιστικό σώμα είναι επίσης LED και όταν ανάβει δημιουργεί την ψευδαίσθηση πως «φλέγεται».



### Ο πρώτος

Το Maxsym TL αποτελεί ορόσημο στην ιστορία της SYM, αφού είναι το πρώτο της ιστορίας του εργοστασίου με δικύλινδρο κινητήρα. Διαθέτει 4 βαλβίδες σε κάθε κύλινδρο και δύο εκκεντροφόρους. Αποδίδει 41 ίππους στις 6.750 σ.α.λ. και 4,3 kgm στις 6.250 σ.α.λ. Είναι λοιπόν αρκετά πιο ισχυρό από μονοκύλινδρο, ταυτόχρονα όμως μπορεί να οδηγηθεί με δίπλωμα A2. Όσον αφορά τη σύγκριση με τα mega scooter της αγοράς, υπολείπεται κατά 4 ίππους του TMAX, 12,5 του AK550, 13,5 του Integra και 19 των C 650 GT και C 650 Sport.



Για την εξάλειψη των κραδασμών έχει χρησιμοποιηθεί η λύση του “ανάποδου” τρίτου κυλίνδρου, που κατά τη SYM είναι η καλύτερη λύση για τη μείωσή τους στις υψηλές ταχύτητες.



Από το μεγάλο τελικό με τις δύο απολήξεις εκπέμπεται ένας μεστός, μπάσος ήχος, ο οποίος “μαρτυρά” τη δύναμη και το είδος του κινητήρα, που πληροί τις προδιαγραφές Euro4 και όχι τις Euro5 που θα ισχύσουν από τις αρχές του 2021.

### Ισοροπία

Η SYM υποστηρίζει πως η κατανομή βάρους βρίσκεται στο ιδανικό **50%-50%**, γεγονός που κάνει το Maxsym TL να συμπεριφέρεται στον δρόμο σαν μοτοσυκλέτα. Ο κινητήρας βρίσκεται στο κέντρο του scooter, τοποθετημένος μέσα σε ένα χαλύβδινο σωληνωτό πλαίσιο. Το μικρό μεταξόνιο, σε συνδυασμό με το μακρύ ψαλίδι και τη θέση του κινητήρα, ενισχύουν τη σταθερότητα του κινητήρα στις υψηλές ταχύτητες και την ευκολία στον χειρισμό στην καθημερινή μετακίνηση εντός πόλης.

Η πίσω ανάρτηση είναι το χαρακτηριστικό σημείο που τονίζει την ξεχωριστή προσωπικότητα του μοντέλου της SYM. Το μονό αμορτισέρ είναι τοποθετημένο στην αριστερή πλευρά και εδράζεται πάνω στο πλαίσιο με ένα πρωτοπόρο σύστημα μοχλισμού. Μπροστά συναντάμε ένα ανεστραμμένο πιρούνι 41 χλστ..



Τα φρένα αποτελούνται από τρεις κυματιστούς δίσκους 275 χλστ. Οι δύο, στον μπροστινό τροχό, συνδυάζονται με τετραέμβολες δαγκάνες ακτινικά τοποθετημένες, κατασκευής SYM, και ο μονός στον πίσω τροχό με διέμβολη δαγκάνα. Το σύστημα ABS προέρχεται από τη γερμανική Continental.



Επιπλέον, στον στάνταρ εξοπλισμό υπάρχει σύστημα ασφαλούς παρκαρίσματος. Μόλις ανοίξει το πλαϊνό σταντ, μέσω μηχανισμού φρενάρει ο πίσω τροχός, οπότε δεν υπάρχει λόγος ανησυχίας σε δρόμους με κλίση.  
Οι αλουμινένιοι χυτοί τροχοί είναι 15 ιντσών, “ντυμένοι” με τα ελαστικά Maxxis Supermaxx S3 που εξελίχθηκαν αποκλειστικά για το Maxsym TL.



### Off line

Την εποχή της συνδεσιμότητας μεταξύ οχημάτων και “έξυπνων” συσκευών η SYM επιλέγει να μην εξοπλίσει το νέο της μοντέλο με κάποιο ανάλογο σύστημα. Παρ’ όλα αυτά, μια εντυπωσιακή, έγχρωμη TFT οθόνη, 4,5 ιντσών, που μπορεί να προβάλει τις πληροφορίες σε τρία διαφορετικά lay out και αυξομειώνει τη φωτεινότητά της ανάλογα με τις συνθήκες περιβάλλοντος, δεσπόζει στο μεγάλο πάνελ. Δεξιά της υπάρχει ψηφιακό ταχύμετρο, ολικός και μερικός χιλιομετρητής, ένδειξη φόρτισης μπαταρίας, θερμοκρασίας, ενώ αριστερά είναι ο χώρος για τις υπόλοιπες ενδείξεις.



Δίπλα στον κεντρικό, αντικλεπτικό διακόπτη, υπάρχει ξεχωριστό κουμπί για το άνοιγμα της σέλας. Εκατέρωθεν βρίσκονται δύο μικρά ντουλαπάκια που δεν ασφαλίζουν. Στο δεξί διατίθεται θύρα USB για φόρτιση ηλεκτρονικών συσκευών. Κάτω από τη σέλα χωράει ένα full face, ή δύο jet κράνη, αναλόγως μεγέθους. Η τάπα του ρεζερβουάρ βενζίνης βρίσκεται ανάμεσα στα πόδια του αναβάτη.



## Είχε απ' όλα

Έπειτα από μια κουραστική διαδρομή σχεδόν δύο ωρών με λεωφορείο μέχρι την πόλη Caramulo, την επίσκεψή μας στο μουσείο αυτοκίνησης, παιχνιδιών και τέχνης και τη βόλτα με τρία κλασικά αυτοκίνητα των δεκαετιών του '40 και του '50, ήρθε η ώρα να οδηγήσουμε. Ο καιρός... καμία σχέση με τη χώρα μας. Φύγαμε με 30 βαθμούς και στην Πορτογαλία είχε max 15. Τα σύννεφα καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας έδιναν συχνά πυκνά ψιχάλες, αλλά τελικά η βροχή που προέβλεπαν οι μετεωρολόγοι δεν ήρθε ποτέ. Έτσι για δύο ώρες δοκιμάσαμε τις δυνατότητες του Maxsym TL σε στριφτερό ορεινό επαρχιακό δίκτυο, σε αυτοκινητόδρομο αλλά και μέσα στην πόλη.



Όσο οδηγούσαμε μάς άρεσε η ουδέτερη οδική συμπεριφορά και η ευκολία στον χειρισμό. Για αναβάτη ύψους 1,75m τα χέρια και τα πόδια λαμβάνουν φυσιολογικές θέσεις πάνω στο Maxsym TL. Οπότε εργονομικά το μοντέλο της SYM είναι πολύ καλό. Παίρνεις θέση "μέσα" στο scooter και όχι "πάνω" σε αυτό, κάτι που προσωπικά μου αρέσει πολύ οδηγώντας τέτοιου είδους δίκυκλα, διότι αισθάνεσαι προστατευμένος από τον αέρα και γενικότερα από τα καιρικά φαινόμενα. Ο δικύλινδρος ακούγεται τόσο εν στάσει τόσο και εν κινήσει. Η μετάδοση μεταφέρει απόλυτα γραμμικά τη δύναμη στον πίσω τροχό. Η δύναμη που παρέχεται σε όλο το φάσμα των στροφών είναι άκρως εκμεταλλεύσιμη. Οι κραδασμοί γίνονται αισθητοί στο χαμηλό φάσμα στροφών αλλά περνούν απαρατήρητοι. Η ακρίβεια στην απόκριση του γκαζιού είναι εξαιρετική.



Μας εντυπωσίασε, καθώς σε συνεχόμενες αλλαγές κατεύθυνσης είναι ακριβές και πολύ θετικό. Μέσα στη στροφή κρατάει την τροχιά του, δείγμα της απόλυτα ισορροπημένης κατανομής βάρους, της σωστής λειτουργίας των αναρτήσεων και των ελαστικών της Maxxis. Απόλυτα σταθερό εξαιτίας του πολύ καλού πλαισίου σε χαμηλές και υψηλές ταχύτητες. Τα φρένα, χωρίς να διαθέτουν την "απόλυτη" αίσθηση, ανταποκρίνονται στο έργο τους. Το ABS διαθέτει μεγαλύτερη ευαισθησία στον πίσω τροχό και ενεργοποιείται πιο εύκολα.



Στον αυτοκινητόδρομο ένας αναβάτης 1,75m καλύπτεται από τη ζελατίνα σε χαμηλή θέση και από τα πλαστικά στα πόδια και στον κορμό. Λίγες ριπές αέρα φτάνουν στους ώμους. Η σέλα είναι σκληρή αλλά πολύ άνετη. Σχεδόν χωρίς διάλειμμα για δύο ώρες και δεν κουραστήκαμε καθόλου. Προλάβαμε να δούμε στο ψηφιακό ταχύμετρο 150 χ.α.ώ. αλλά η αυστηρή αστυνόμευση στους πορτογαλικούς δρόμους δεν μας επέτρεψε να δούμε τελική. Μέσα στην πόλη δείχνει πως πρόκειται για ένα scooter που μπορεί να χρησιμοποιείται καθημερινά και να ελίσσεται άνετα ανάμεσα σε σταματημένα τετράτροχα. Σύμμαχος οι μαζεμένες διαστάσεις, το χαμηλό ύψος, η σχεδίαση της σέλας που επιτρέπει να πατάνε τα πόδια κάτω με ευκολία και το ικανοποιητικό κόψιμο τιμονιού. Για μια ακόμη φορά, στο “σταμάτα – ξεκίνα” εκτιμάς την απόλυτη γραμμική συμπεριφορά της μετάδοσης και την ακριβέστατη απόκριση στο γκάτζι.



### **Δύο σε ένα**

Scooter που μπορεί να ταξιδέψει σαν τουριστική μοτοσυκλέτα και να κινηθεί καθημερινά ως ένα ευέλικτο δίκυκλο. Το πρώτο δίκυλινδρο scooter της SYM είναι μια κατηγορία μόνο του και όσο και αν μοιάζει εξωτερικά με άλλα είναι τόσο διαφορετικό, εξαιτίας του κυβισμού, του κινητήρα και βασικά της τιμής του.

