

# Αποσπάσματα Δοκιμής SYM Wolf CR 300i



**Ο "λύκος" επιστρέφει με φορεμένη την vintage "προβιά" του**

Γράφει ο Δημήτρης Ζανιάς // 06.07.2018

**Η Sym θέλησε να ακολουθήσει την ξέφρενη μόδα της εποχής. Έτσι, με τόλμη μπαίνει κι αυτή στον κόσμο των Cafe Racers με το Wolf CR 300i**

Θέλησε να προσεγγίσει τον σύγχρονο υποψήφιο αγοραστή, που επιθυμεί διακαώς να ξεφύγει από τα φουτουριστικά σχέδια και τις κοφτερές γραμμές. Δημιούργησε ένα μοντέλο για αυτόν που πραγματοποιεί τις μετακινήσεις του με απaráμιλλο και διαχρονικό στυλ. Μια μοτοσυκλέτα μικρού κυβισμού, σε προσιτή τιμή. Είναι σίγουρο ότι θα το αγαπήσουν πολλοί, είτε αρχίζουν τώρα τα πρώτα τους χιλιόμετρα, είτε έχουν εντάξει αρκετά χρόνια στη ζωή τους, τους δύο τροχούς.



## **Ας ξανασυστηθούμε**

Η Sym κράτησε την προϋπάρχουσα κωδική ονομασία του Wolf, αλλά πρόσθεσε και το λογότυπο CR για να τη συνοδεύει. Το CR υποδεικνύει την ανανεωμένη ταυτότητα του νέου Wolf. Πρόκειται για ένα μοντέλο Cafe Racer. Σχεδιάστηκε εκ νέου, με καθαρά όμως ρετρό χαρακτήρα.

## Cafe Racer ιστορία...

Ας κάνουμε μια ανασκόπηση στο παρελθόν. Τα cafe racers ήταν χειροποίητες τροποποιημένες γυμνές μοτοσυκλέτες μικρού κυβισμού και χαμηλού βάρους με εμφάνιση μίνιμαλ, επηρεασμένη από τις μοτοσυκλέτες αγώνων της δεκαετίας του '60. Είχαν βελτιωμένα μηχανικά μέρη για μέγιστη ιπποδύναμη και απόδοση. Προορίζονταν για κοντινές γρήγορες βόλτες, ωστόσο δεν φημίζονταν για την άνεσή τους.

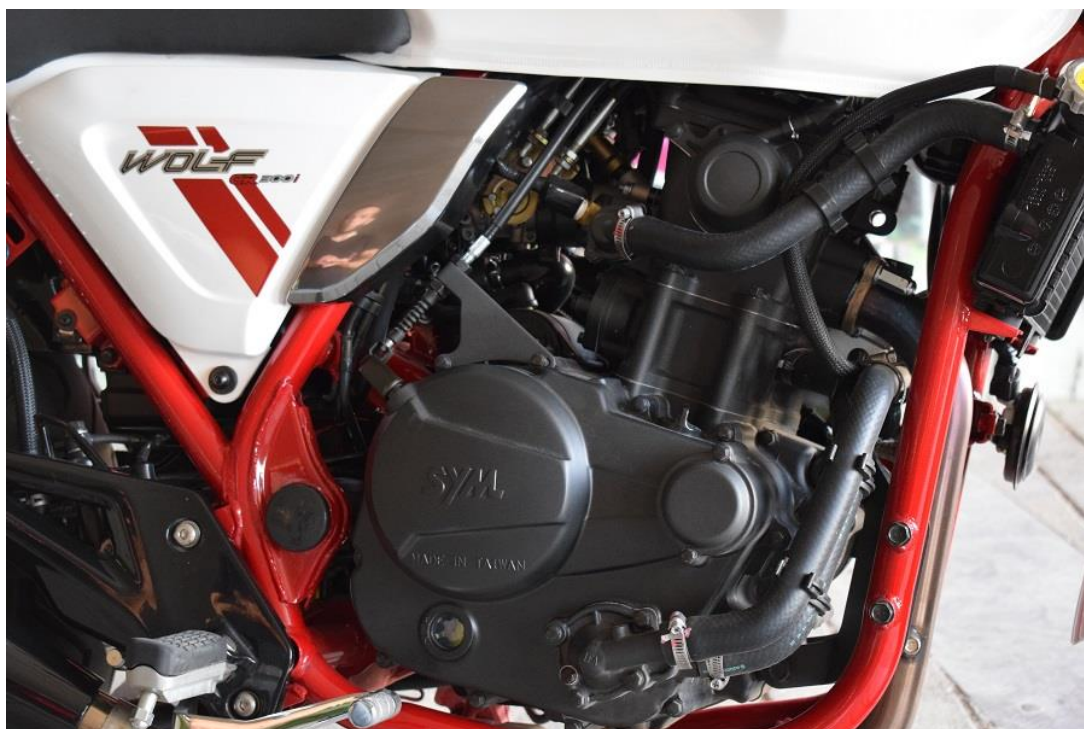


Υπάρχουν διάφορες εκδοχές για το πώς ξεκίνησε η τάση των Cafe Racers μοτοσυκλετών. Κάποιες αναφέρουν ότι όλα άρχισαν από το Λονδίνο τη δεκαετία του '60. Λάτρεις της μοτοσυκλέτας που πραγματοποιούσαν αυτοσχέδιους αγώνες από καφέ σε καφέ. Φημολογείται ότι οι οδηγοί επέλεγαν έναν δίσκο στο jukebox του εκάστοτε καφέ, καβαλούσαν τις μοτοσυκλέτες τους και κοντραριζόντουσαν σε μια προκαθορισμένη διαδρομή με βασική προϋπόθεση να φτάσουν πίσω στο καφέ πριν τελειώσει ο δίσκος. Το πιο φημισμένο της εποχής ήταν το Ace Cafe, το οποίο εξακολουθεί να υπάρχει μέχρι και σήμερα. Άλλες ιστορίες αναφέρουν ότι ο όρος δημιουργήθηκε καθώς οι μοτοσυκλετιστές παρίσταναν τους αγωνιζόμενους, ενώ στην πραγματικότητα εξέθεταν μόνον τις τροποποιημένες μοτοσυκλέτες τους μπροστά από τα καφέ. Πάντως ένα ήταν σίγουρο. Οι Cafe Racers μοτοσυκλέτες τροποποιούνταν με κύρια χαρακτηριστικά τα clip on τιμόνια, τις ίσιες εξατμίσεις, αγωνιστικές σέλες, μεγάλα καρμπυρατέρ, μακριά αλουμινένια ρεζερβουάρ. Και όλα αυτά με μια βασική προσδοκία, να φτάσουν όσο το δυνατόν πιο κοντά στον μαγικό αριθμό για την εποχή, των 100 μιλίων ανά ώρα (160km/h) τελικής ταχύτητας. Όποιος κατάφερνε και άγγιζε αυτόν τον αριθμό θεωρούνταν μέλος του "Ton Up Club". Ας μην το αναλύσουμε όμως άλλο, γιατί αυτές οι ιστορίες δεν έχουν τελειωμό.



### **Με αυθεντική Cafe Racer εμφάνιση**

Είναι μια γυμνή μοτοσυκλέτα και υποστηρίζει άψογα την ορολογία της "ρετρό" εμφάνισης. Διατίθεται σε δύο βασικά χρώματα, λευκό ή μαύρο. Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της είναι το διπλό σωληνωτό πλαίσιο βαμμένο σε κόκκινο χρώμα, ο σχετικά μεγάλος στρογγυλός προβολέας πλαισιωμένος από ένα διακριτικό μασκάκι. Ο πίνακας οργάνων αποτελείται από δύο κλασικά στρογγυλά αναλογικά «ρολόγια» με ενσωματωμένες δύο μικρές ψηφιακές οθόνες στο κάτω μέρος τους. Το ρεζερβουάρ είναι μακρόστενο. Η σέλα tailer made έχει κόκκινες ραφές και φέρει το λογότυπο Cafe Racer, ενώ το κομμάτι που αναλογεί στον συνεπιβάτη είναι καλυμμένο (κοκοβιός). Τα δύο αμορτισέρ είναι χρωμιωμένα. Για τον κινητήρα, τις ζάντες, το πιρούνι αλλά και το φτερό του πίσω τροχού έχει επιλεγεί το μαύρο χρώμα. Μια έξτρα σπορ πινελιά προσφέρουν δύο κόκκινες ρίγες στην ίδια απόχρωση με το χρώμα του πλαισίου, που διατρέχουν από μπροστά έως πίσω όλη τη μοτοσυκλέτα της SYM.



## Κινητήρας με ψυχή

Η συνταγή, πέρα από τη ρετρό εμφάνιση, έπρεπε να συμβαδίσει και με την τεχνογνωσία της εποχής μας. Έτσι η Sym εφοδίασε το Wolf 300i CR με έναν τετράχρονο, μονοκύλινδρο, υγρόψυκτο κινητήρα 278 κυβικών, με 4 βαλβίδες και έναν εκκεντροφόρο, του οποίου η τροφοδοσία γίνεται με ηλεκτρονικό ψεκασμό. Η απόδοσή του αγγίζει τους 27,5 ίππους στις 8000 σ.α.λ. και τα 2,65 kgm ροπής στις 6000 σ.α.λ.. Ο συμπλέκτης είναι υγρός πολύδισκος που συνεργάζεται με κιβώτιο ταχυτήτων 6 σχέσεων και η τελική μετάδοση γίνεται με αλυσίδα. Η μεγάλη εξάτμιση «γεμίζει» το πίσω μέρος της μοτοσυκλέτας. Ας είναι καλά οι προδιαγραφές Euro 4... Τέλος υπάρχει ένας αντικραδασμικός άξονας για την εξάλειψη των κραδασμών του κινητήρα.

## Σύγχρονα συστατικά

Το γεωμετρικό σύνολο απαρτίζεται από ένα νέο διπλό σωληνωτό ατσάλινο πλαίσιο προσφέροντας ιδιαίτερη σταθερότητα και ακαμψία, ένα συμβατικό τηλεσκοπικό πιρούνι εμπρός και δύο αμορτισέρ πίσω αερίου - λαδιού με ρύθμιση για την προφόρτιση των ελατηρίων τους.



Τα φρένα του αποτελούνται από μια τετραπίστονη ακτινική δαγκάνα μπροστά με πλευστό δίσκο διαμέτρου 288 χιλιοστών. Ο πίσω δίσκος είναι διαμέτρου 220 χιλιοστών. Τέλος, την επιβράδυνση πλαισιώνει το σύστημα πέδησης ABS της Bosch.

Οι τροχοί αποτελούνται από αλουμινένιες 10μπρατσες ζάντες σε μαύρο χρώμα που φέρουν μια κόκκινη ρίγα περιμετρικά τους και φορούν ελαστικά της Maxxis σε διάσταση 110/70-17 και 140/70-17 εμπρός και πίσω αντίστοιχα.



Το βάρος της μοτοσυκλέτας ανακοινώνεται στα 176 κιλά με γεμάτο το ρεζερβουάρ των 14 λίτρων.

## Για όλες τις χρήσεις

Θέτοντας τον κινητήρα σε λειτουργία διαπιστώνουμε ότι η εξάτμιση αφήνει τον κινητήρα να εκφραστεί. Όλα λειτουργούν σαν ένα καλοκουρδισμένο ελβετικό ρολόι χωρίς μηχανικούς θορύβους. Ο κινητήρας στο ρελαντί, όπως επίσης και σε όλο το φάσμα στροφών του, δουλεύει γλυκά και σταθερά χωρίς κομπιάσματα ή μπερδέματα.

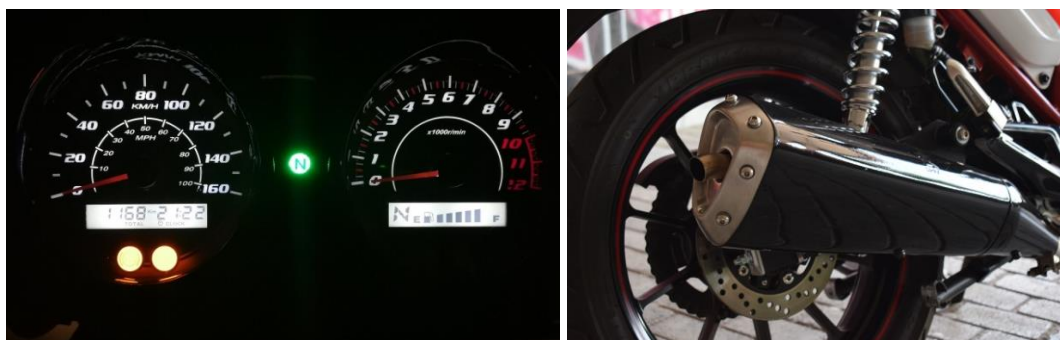
Ο συμπλέκτης είναι μαλακός και δεν κουράζει καθόλου, ενώ και το κιβώτιο ταχυτήτων είναι μαλακό κατά κύριο λόγο στο ανέβασμα των ταχυτήτων.



Ο κινητήρας είναι ελαστικός και έχει σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να αποδίδει άψογα στις χαμηλές και μεσαίες στροφές. Αυτό σου δίνει την ευελιξία να μη χρησιμοποιείς επανειλημμένα τον λεβιέ ταχυτήτων ψάχνοντας την κατάλληλη σχέση, μια και ό,τι ταχύτητα κι αν έχεις επιλέξει (ακόμα και τις ψηλές 4η-5η) να δίνει την απαραίτητη ώθηση χωρίς ιδιαίτερα σκορτσαρίσματα. Η ιδανική περιοχή στροφών λειτουργίας του κινητήρα για γρήγορη οδήγηση είναι από τις 5.000 έως τις 8.500. Στις 5.600 σ.α.λ. με 6η σχέση στο κιβώτιο ταχυτήτων η βελόνα του κοντέρ φτάνει τα 100χλμ/ω , ενώ στις 6.600 σ.α.λ. ταξιδεύει άνετα και σταθερά στα 120 χ.α.ώ. Η τελική του στο κοντέρ φτάνει τα 150 χ.α.ώ. στις 8.500 σ.α.λ.. Να σημειωθεί ότι κατά τη δοκιμή σε μικτή χρήση οδήγησης η κατανάλωση κυμάνθηκε στα 3,8 λίτρα/100χλμ. Ακόμα και με αρκετή πίεση δεν κατάφερε να ξεπεράσει τα 4 λίτρα/100 χλμ. Πολύ ικανοποιητικά νούμερα με γνώμονα τα κυβικά και τις επιδόσεις του, και η αυτονομία με γεμάτο το 14λίτρο ρεζερβουάρ να φτάνει κοντά στα 370χλμ.

## Εύκολη και ξεκούραστη

Η θέση οδήγησης είναι σχετικά όρθια και αρκετά βολική για αναβάτες μετρίου αναστήματος. Όχι πως θα δυσαρεστήσει βέβαια και τους λίγο πιο ψηλούς. Η έκταση των χεριών στο τιμόνι είναι ξεκούραστη. Τα πόδια παίρνουν μια άνετη κλίση στα μαρσπιέ και εφαρμόζουν άψογα στις κοίλες εσοχές του ρεζερβουάρ. Η σέλα απέχει 799 χιλιοστά από το έδαφος. Είναι αιχμηρή και προσφέρει ευελιξία στις εναλλαγές των στροφών.



Οι αναρτήσεις είναι αρκετά μαλακές στη στάνταρ ρύθμιση και αποτελεσματικές στην απορρόφηση των ανωμαλιών ενός κακοτράχαλου οδοστρώματος. Προσφέρουν αρκετά καλό κράτημα στις στροφές, συνυπολογίζοντας βέβαια ότι το Wolf CR είναι μία μοτοσυκλέτα η οποία προορίζεται για μετακίνηση σε ένα αστικό περιβάλλον ή σε μία επαρχιακή διαδρομή.

## Πάντα σε ετοιμότητα

Το τιμόνι είναι αρκετά γρήγορο βοηθώντας στις αλλαγές κατεύθυνσης και παράλληλα δίνει άψογη ευελιξία στο μποτιλιάρισμα της πόλης, που σε συνδυασμό με το τόσο καλά κατανομημένο βάρος πολλές φορές απορείς αν οδηγείς παπί ή μοτοσυκλέτα.

Το εμπρός φρένο αποδίδει πολύ καλά αλλά χρειάζεται αρκετή πίεση στη μανέτα. Πολύ ωραία αίσθηση σου δίνει και το πεντάλ του πίσω φρένου, το οποίο είναι εξίσου αποτελεσματικό με το εμπρός. Στα φρένα σαφώς караδοκεί πάντα ως δίχτυ προστασίας το ABS της Bosch, το οποίο επεμβαίνει ουσιαστικά μόνον όταν θα χρειαστεί πραγματικά.

Τα ελαστικά της Maxxis στο στεγνό οδόστρωμα συνεργάζονται άψογα παρέχοντάς σου εμπιστοσύνη. Ακόμη και στο βρεγμένο, δεν έχουν απότομη συμπεριφορά και προειδοποιούν πριν αρχίσουν να χάνουν την επαφή τους με το οδόστρωμα.

## Το ρετρό δεν πεθαίνει ποτέ!

Είναι μια ξεχωριστή και ποιοτική μοτοσυκλέτα, ιδιαίτερα οικονομική σε κατανάλωση και συντήρηση η οποία θα σε μετακινήσει άνετα και εύελκτα σε ένα αστικό περιβάλλον, αλλά θα σου δώσει και τη δυνατότητα κοντινών εξορμήσεων. Θα τραβήξει τα βλέμματα στα φανάρια αλλά και τις καφετέριες, γοητεύοντας με το vintage στυλ της. Και όλα αυτά με μόλις 4.000 και κάτι ευρώ vintage στυλ της.