

Σονάτα σε
γρήγορο
τέμπο

Στη μουσική ορολογία ο όρος symphony, στην πιο συνηθισμένη του μορφή, αναφέρεται σε σονάτα για συμφωνική ορχήστρα. Αν το Symphony Classic ήταν μια κλασική και όμορφη σύνθεση τότε το SR ήρθε για ν' ανεβάσει το τέμπο και να επιβάλλει το δικό του καπρίτσιο*!

**Έργο με ανάλαφρο χαρακτήρα, γρήγορο τέμπο και ελεύθερη φόρμα*

Η νέα προσθήκη της οικογένειας

Symphony, η SR, κατάφερε άμεσα να ανέβει στην κορυφή των πωλήσεων της κατηγορίας στη χώρα μας χωρίς αυτό να αποτελεί έκπληξη. Και αυτό γιατί το ταϊβανέζικο εργοστάσιο έχει αποδείξει εμπράκτως την αξιοπιστία του, και ως κατασκευαστής κινητήρων για τις τρεις από τις τέσσερις μεγάλες ιαπωνικές εταιρείες μοτοσυκλετών έχει καθιερωθεί στη συνείδηση του κόσμου ως ένας από τους παγκόσμιους παίκτες της δίκυκλης σκακιέρας. Στην πράξη είναι ακόμα περισσότερα από αυτά, αφού κατασκευάζει και αυτοκίνητα για λογαριασμό της Hyundai από το 2004 (Getz, Tucson κ.α.) καθώς και πάσης φύσεως

οχήματα από φορτηγά μέχρι στρατιωτικά. Η τεχνολογία λοιπόν αποδεδειγμένα δεν τους λείπει, ούτε βέβαια και η τεχνολογία που χρησιμοποιούν ήδη στα σκούτερ τους.

Η οικογένεια Symphony όμως δεν είναι μια πλατφόρμα ανάπτυξης της τεχνολογίας για τη SYM, αλλά μια απόδειξη για το πόσο καλά καταχέουν τις πρακτικές λύσεις καταφέροντας να ξεπεράσουν τα όρια που θέτουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά. Το Symphony SR 150 καταφέρνει, αν και αερόφυκτο, να ανεβάσει πολύ γρήγορα στροφές και να έχει άμεση απόκριση στο απότομο άνοιγμα του γκαζιού χωρίς αυξημένη κατανάλωση κάτι που μαρτυρά ότι και η λειτουργία του καρμπυρατέρ είναι υποδειγματική. Οι Ταϊβανέζοι έκαναν αυτό που ξέρουν καλύτερα, να φτιάξουν ένα μηχανικό σύνολο, μαζεμένο σε όγκο και βάρος, που να μπορεί ν' αντεπεξέλθει στο χάος και τον καύσωνα των μεγάλων ελληνικών πόλεων. Να τους συγχαρείς για κάτι που έχουν επανειλημμένα καταφέρει στα σκούτερ τους καταναίει ρουτίνα, ωστόσο με το SR σκοράρισαν και αλλού.

Φαντασία στη μετακίνηση

Η επιθετική και μοντέρνα εμφάνιση έχει ακριβώς εκείνες τις ποσότητες ίσιων γραμμών και μεγάλων καμπυλών ώστε να μην είναι ούτε ακραία, αλλά ούτε και συνηθισμένη και αυτό διαφαίνεται από το ενδιαφέρον που δείχνουν όσοι το κοιτούν στο δρόμο. Η σχεδίαση του SR το διαφοροποιεί

σαφώς από το Symphony Classic και εμπνέει για γρήγορη οδήγηση, ενώ με την επίπεδη ποδιά και τη μεγάλη σχάρα

γνωρίζεις κοιτώντας το σταματημένο ότι θα κάνει τη ζωή σου εύκολη στις καθημερινές δουλειές. Αυτό αποδειχτηκε απόλυτα αληθές και στην πράξη, αφού το SR καταφέρνει να μην κάνει παραχωρήσεις και να παντρεύει με ίσες αναλογίες την άνεση με την σπορ συμπεριφορά. Η θέση οδήγησης είναι ικανοποιητική τοποθετώντας το σώμα σε όρθια και άνετη στάση, ωστόσο τα πόδια λυγίζουν λίγο περισσότερο σε σχέση με το Classic. Τα χέρια και οι αγκώνες δεν σχηματίζουν άβολες γωνίες και ακόμα και ψηλότεροι αναβάτες θα βολευτούν στις μαζεμένες διαστάσεις του SR. Ο συνεπιβάτης απολαμβάνει μεγάλο χώρο σέλας και δεν χρειάζεται να πασχίζει για να κρατήσει το κράνος του μακριά από του αναβάτη, ενώ τα πόδια του συναντούν τα αναδιπλούμενα μαρσπιέ σε ιδανική γωνία. Ωστόσο, σε κλειστούς ελιγμούς ανάμεσα σε ακινητοποιημένα αυτοκίνητα οι γάμπες του αναβάτη θα έρχονται συχνά σε επαφή με τα πόδια του συνεπιβάτη.

Πέρα απ' αυτό, το SR είναι ένας από τους καλύτερους συμμάχους στο πολεμικό τερνέ της πόλης και είναι πρακτικά ανέφικτο να ακινητοποιηθεί πίσω από κάποιο τροχοφό-





Όμοια με του Classic τα όργανα, αλλά με διαφορετικά γραφικά στο αναλογικό ταχύμετρο. Η LCD οθόνη φωτίζεται ομοιόμορφα και είναι ευανάγνωστη ακόμα και με τον ήλιο κάθετα



Ο χώρος κάτω από τη σέλα δεν επαρκεί για full face κράνος, αλλά έχει μεγάλο βάθος, οπότε ακόμα και ένα σακίδιο δεν είναι πρόβλημα



Μεγάλοι τροχοί και δίσκοι τύπου μαργαρίτας. Το SR μπορεί να καταλάβει πρώτο τα κενά που δημιουργούνται ανάμεσα από τα αυτοκίνητα



Για όσους έχουν μείνει από μπαταρία με σκούτερ η ύπαρξη της μανιβέλας είναι καλοδεχούμενη. Το SR σκοπεύει απόλυτα στην πρακτικότητα

Η διπλή κόκκινη ρίγα στη σέλα μαρτυρά τις σπορ καταβολές του Symphony SR και ταιριάζει με το περίγραμμα του λογότυπου. Σχεδιαστικά το SR είναι ιδιαίτερα προσεγμένο και στιλιστικά η μεγάλη σχάρα δεν αποτελεί παραφωνία χάρη στη σχεδίασή της



ρο. Οι μεγάλοι τροχοί δίνουν διέξοδο πάνω στο πεζοδρόμιο, όση απόσταση και αν έχει αυτό από τον δρόμο, σε μια συνήθη πρακτική για την Ελλάδα αν και όχι επικροτούμενη, και η σέλα με το μικρό της ύψος από το έδαφος δεν εμποδίζει καθόλου τα πόδια να βγουν άμεσα από την ποδιά και να βρουν στήριγμα. Η αναλογία βάρους που είναι σημαντικά οπισθόβαρη, όπως και σε όλα τα σκούτερ λόγω τοποθέτησης κινητήρα, αλλάζει σημαντικά με τον αναβάτη επάνω και το κέντρο βάρους μεταφέρεται πιο μπροστά προς τον εμπρός τροχό ευνοώντας τον έλεγχο κατά τη διάρκεια των ελιγμών. Στη γρήγορη οδήγηση το αερόψυκτο SR καταφέρνει να ξεκινήσει γρήγορα στο φανάρι ευνοούμενο από την απροβλημάτιστη μετάδοση. Δεν υπάρχει καμία υστέρηση κατά την απόκριση του γκαζιού και οι συμπλέκτες δεν δουλεύει υπερωρίες, το παραγόμενο έργο φτάνει χωρίς μεγάλες απώλειες στον πίσω τροχό, με σημαντική αμεσότητα, και το SR τινάζεται μπροστά χωρίς καθυστερήσεις.

Στην είσοδο των στροφών μπορεί να διατηρήσει μεγάλη ταχύτητα λόγω της πληροφόρησης από τον εμπρός τροχό. Μπορεί το τηλεσκοπικό πιρούνι να είναι λίγο σκληρό αν κανείς ενδιαφέρεται μόνο για την άνεση, αλλά είναι σαφές στη λειτουργία του και συνεργάζεται με το ελαστικό. Ακόμα και το πιο ανεπαίσθητο γλίστρημα, αυτό που μαθηματικά οδηγεί σε πολύ μεγαλύτερο αν επιμείνει ο αναβάτης, γίνεται αντιληπτό σε χρόνο που επιτρέπει την αντίδραση. Λακκούβες που οι απαράδεκτοι (στο σύνολο) Έλληνες δήμαρχοι αφήνουν ακάλυπτες δεν θα κάνουν το τιμόνι να φύγει από τα

χέρια σας ακόμα και αν πέσετε στην παγίδα τους με ταχύτητα. Δύσκολα θα τερματίσει παραμένοντας ικανοποιητικά προοδευτικό σε όλη του τη διαδρομή. Πίσω τα διπλά αμορτισέρ αναπηδούν με σαφώς μεγαλύτερη ευκολία και εκεί που το πιρούνι εξομαλύνει τις ανωμαλίες η πίσω ανάρτηση τις υπογραμμίζει. Στον αντίποδα μόλις το SR χρειαστεί να στρίψει με όρια που δεν συμβαδίζουν με τον ΚΟΚ ο πίσω τροχός μένει στην τροχιά του και θα πρέπει πραγματικά να το πιέσετε πολύ για να αρχίσουν οι πλευσεις που ειδοποιούν για το επερχόμενο γλίστρημα. Η λειτουργία της πίσω ανάρτησης δεν επηρεάζεται σημαντικά από τον συνεπιβάτη, όπως συμβαίνει και γενικά με τη συμπεριφορά του SR, ακόμα και αν ο ρυθμός εξακολουθήσει να είναι γρήγορος, μπορεί όμως με το έξτρα βάρος τα φρένα να κουραστούν πιο γρήγορα. Θα πρέπει να διασχίσετε τη μισή Αθήνα φρενάροντας δυνατά σε κάθε φανάρι για να κάνετε τα φρένα με τους δίσκους τύπου μαργαρίτας να χάσουν την απόδοσή τους, όμως με συνεπιβάτη αυτό συμβαίνει πιο γρήγορα, όπως άλλωστε είναι και αναμενόμενο.

Αμέριστη πρακτικότητα

Το θετικό είναι ότι το SR μπορεί να διατηρεί υψηλούς ρυθμούς κίνησης χωρίς να ανεβαίνει η θερμοκρασία του κινητήρα ή των φρένων, για ικανοποιητικό διάστημα, όπως ήμασταν σε θέση να διαπιστώσουμε στον μίνι καύσωνα του Ιουλίου. Κάτω από τέτοιες συνθήκες οι μαζεμένες διαστάσεις του Symphony SR και το



μικρό του βάρους σου επιτρέπουν να αλλάξεις συνεχώς κατεύθυνση και να περνάς κάθετα μπροστά από τους προφυλακτήρες των αυτοκινήτων, βρίσκοντας διέξοδο σε άλλη λωρίδα όπου αυτό χρειαστεί, χωρίς να χάνεις ολόκληρα κιλά ιδρώτα. Ακόμα όμως και αν επιστρατευτούν λεωφόροι ή ακόμα και κάποιος αυτοκινητόδρομος το SR αποδεικνύεται επαρκές. Ο κινητήρας των 149 κυβικών αποδίδει γραμμικά και ανεβάζει τις στροφές του γρήγορα στέλνοντας τη βελόνα του ταχύμετρου μέχρι τα 100 χωρίς καθυστέρηση και συνεχίζει στα 110 σβέλτα για τα δεδομένα της κατηγορίας επιταχύνοντας σταθερά από εκεί και πάνω. Οι στροφές με ανοικτή καμπή δεν αποτελούν πρόκληση ακόμα και σε αυτά τα χιλιόμετρα, κοντά στην τελική του. Παρά τους περιορισμούς που επιβάλλει στο σχεδι-

ασμό του πλαίσιου η επίπεδη ποδιά, φαίνεται ότι οι Τσιβανέζοι μελέτησαν αρκετά πριν αποφασίσουν πόσο άκαμπτο θα πρέπει να γίνει. Το αποτέλεσμα είναι να στρίβει το SR με το γκάζι τέρμα ανοικτό χωρίς να παρουσιάζονται πλεύσεις και χωρίς να βγάζει ο αναβάτης από μία άσπρη τρίχα σε κάθε στροφή. Το νέο αγριεμένο τέκνο της οικογένειας Symphony είναι πολλά περισσότερα από ένα απλό καθημερινό σκούτερ. Έχει την εμφάνιση, αλλά και τα προσόντα, ώστε να προδιαθέτει για γρήγορη οδήγηση ανάγοντας κάθε βαρετή καθημερινή διαδρομή από υπόθεση ρουτίνας σε πεδίο δράσης. Τουλάχιστον για την Ελλάδα οι Τσιβανέζοι της SYM έχουν καταφέρει να προσφέρουν άκρως λειτουργικές και οικονομικές λύσεις και το SR είναι ένα από τα καλύτερα παραδείγματα.

Το ντουλαπάκι κάτω από το τιμόνι έχει αρκετό χώρο για μικροαντικείμενα και κρατά τη βροχή μακριά



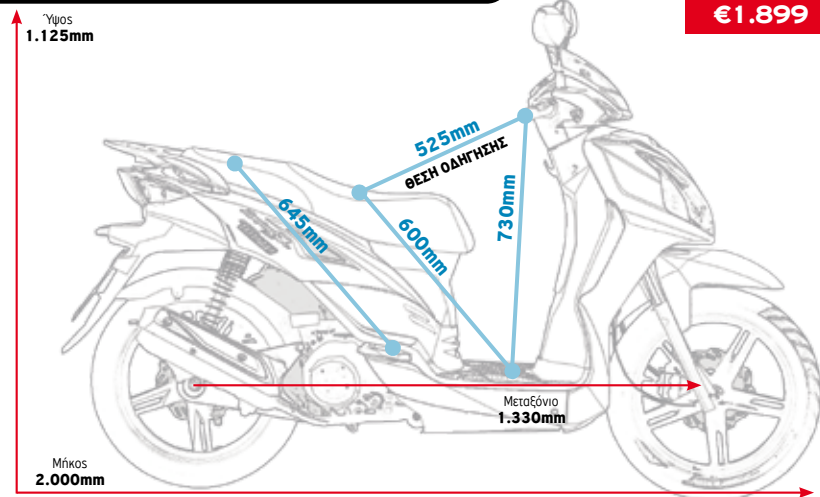
Ο σπορ χαρακτήρας του SR δεν περιορίζεται από την επίπεδη ποδιά, αφού παραμένει όσο άκαμπτο πρέπει στις στροφές υπό μεγάλη κλίση. Υπάρχει αρκετός χώρος για τα πόδια ακόμα και ψηλών αναβατών



Στην είσοδο των στροφών μπορεί να διατηρήσει μεγάλη ταχύτητα λόγω της πληροφόρησης από τον εμπρός τροχό

Μεγάλος προβολέας που ικανοποιεί με την απόδοσή του. Το πλαστικό τμήμα που δεισιδύει μέσα στο φωτιστικό σύνολο δίνει στο SR μια απόλυτα συνοφρωμένη όψη

Τεχνικά Χαρακτηριστικά



SYM Symphony SR 150

Γκοργκόλης ΑΕ

€1.899

ΜΕΤΡΗΣΗ ΒΑΡΟΥΣ

Πίσω
61,4%

120,5 kg
(χωρίς καύσιμο: 116kg)
Σφάλμα στοιχείων κατασκευαστή: -10,5%

Εμπρός
38,6%

ΠΙΣΩ	Τροφοδοσία: Καρμπυρατέρ	ΕΜΠΡΟΣ
ΑΝΑΡΤΗΣΗ	Σύστημα εξαγωγής: 1 σε 1	ΑΝΑΡΤΗΣΗ
Δύο αμορτισέρ	Σύστημα λίπανσης: Υγρό κάρτερ	Τηλεσκοπικό συμβατικό πιρούνι
Διαδρομή (mm): -	Σύστημα εκκίνησης: Μίζα / Μανιβέλα	Διαδρομή/Διάμετρος (mm): - / -
Ρυθμίσεις: -	ΜΕΤΑΔΟΣΗ	Ρυθμίσεις: Καμία
ΤΡΟΧΟΣ	Συμπλέκτης: Αυτόματος φυγοκεντρικός	ΤΡΟΧΟΣ
Ελαστικό: 110/70-16	Τελική μετάδοση / σέση: Ιμάντας	Ελαστικό: 110/70-16
ΦΡΕΝΟ	ΟΡΓΑΝΑ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	ΦΡΕΝΟ
Ένας δίσκος τύπου μαργαρίτα 226 χιλιοστών	Αναλογική ένδειξη ταχύμετρου, οθόνη LCD με ενδείξεις ολικού χιλιομετρητή / μερικού χιλιομετρητή / στάθμης καυσίμου, ρολόι, λυχνίες για φλας / μεγάλη σκάλα φώτων / μπουτόν ανοίγματος σέλας, διακόπτης ανάφλεξης ασφαλείας κάτω από τη σέλα, σχάρα	Ένας δίσκος τύπου μαργαρίτα 226 χιλιοστών
ΠΛΑΙΣΙΟ	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ
Τύπος: Ατσάλινο, σωληνωτό	Ρύθμιση βαλβίδων (km): Πρώτα 1.000 και κάθε 3.000	Μέση: 3.5
Πλάτος (mm): 690	Αλλαγή λαδιού (km): Πρώτα 1.000 και κάθε 2.500	Ελάχιστη: 3.2
Βάρος κατασκευαστή, κενή / γεμάτη (kg): - / 109	Ποσότητα λαδιού με / χωρίς φίλτρο (l): 0.8 / 0.7	Μέγιστη: 4.3
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	Φίλτρο λαδιού / καθαρίσμα (km): Πρώτα 1.000 και κάθε 6.000	Αυτονομία (km): 157
Τύπος: Τετράχρονος, μονοκύλινδρος, αερόψυκτος με 1 ΕΕΚ και 2 βαλβίδες		Αυτονομία ρεζέρβας (km): -
Διάμετρος επί διαδρομή (mm): -		Ρεζέρβουάρ / ρεζέρβα (l): 5.5 / -
Χωρητικότητα (cc): 149		
Σχέση συμπίεσης: 10.5:1		
Ισχύς (HP/rpm): 10.9 / 7.500		
Ροπή (kg.m/rpm): 1.08 / 6.500		
Ειδική ισχύς (HP/l): 73.1		

Εξοπλισμός
Μπουφάν: Bering
Κράνος: Scorpion
Γάντια: Bering