



Σύντομη δοκιμή: SYM VF185

Δυναμομέτρηση του δταχυτου παπιού!



Πρώτη δυναμομέτρηση και μετρήσεις επιδόσεων!

Όπως όλοι οι υπόλοιποι Έλληνες δημοσιογράφοι, έτσι κι εμείς είχαμε στα χέρια μας το νέο υπερπαπί της SYM για περίπου μία ώρα. **Φυσικά σε τόσο μικρό χρονικό διάστημα δεν μπορείς να κάνεις σοβαρό και αναλυτικό τεστ.** Ολοκληρωμένο τεστ επιπέδου MOTO θα δημοσιεύσουμε, αφού πρώτα ζήσουμε μαζί του για μία εβδομάδα και κάψουμε πολλά-πολλά ρεζερβουάρ βενζίνης. Θεωρούμε πως δεν χρειάζεται να αναλύσουμε για ποιο λόγο δεν θα πρέπει κανείς να δημοσιεύει απόψεις μετά από μία σύντομη βόλτα, παρόλο που εκεί έξω υπάρχουν θεωρίες που βασίστηκαν σε ελάχιστη οδηγική εμπειρία. Στον χρόνο αυτό προλαβαίνει κανείς ίσα να το φωτογραφίσει... **Αν όμως είσαι το MOTO, μπορείς (και το οφείλεις στους αναγνώστες σου...) να κάνεις κάτι περισσότερο απ' όλους τους**

άλλους, ακόμα κι αν έχεις μόλις μία ώρα στη διάθεσή σου (και παίξεις και με τις καθυστερήσεις). Θα γράψουμε φυσικά μερικά πράγματα για την συμπεριφορά του και τις πρώτες εντυπώσεις που αποκομίσαμε από τα συνολικά **80 χιλιόμετρα** που κάναμε οδηγώντας το, όμως υπό αυτές τις συνθήκες είναι καλύτερα να μιλήσουν οι αριθμοί.



Έτσι αποφασίσαμε να αφιερώσουμε το χρόνο που είχαμε στα χέρια μας το SYM VF185 στις **μετρήσεις επιδόσεων και τη δυναμομέτρησή του**. Πριν όμως συνεχίσετε την ανάγνωση να ξεκαθαρίσουμε, πως **το συγκεκριμένο VF185 είναι ΠΡΟΠΑΡΑΓΩΓΗΣ και έχει μερικές μικροδιαφορές** σε κάποια σημεία σε σύγκριση με όσα θα πωλούνται κανονικά σε λίγο καιρό από τα καταστήματα της SYM. Οπότε είναι πιθανόν να υπάρξουν και ορισμένες διαφοροποιήσεις και στις επιδόσεις μεταξύ αυτού το VF 185 που δοκιμάσαμε τώρα και του VF 185 που θα πάρουμε για πλήρες τεστ. Πότε θα γίνει αυτό; Σε πλαίσιο ημερών τοποθετείται το επίσημο λανσάρισμα καθώς η Ελληνική αντιπροσωπεία, Γκοργκόλης Α.Ε. θα πραγματοποιήσει στις αρχές Μαρτίου μία παρουσίαση στις κεντρικές εγκαταστάσεις στα Τρίκαλα, όπου εκεί θα υπάρχουν κι άλλα μοντέλα από τις εταιρίες που εισάγει στην ελληνική αγορά. Αμέσως μετά θα ξεκινήσει και η διάθεση των μοντέλων προς πλήρη δοκιμή...



Στα πρώτα χιλιόμετρα από το κατάστημα της SYM στην παραλία της Καλλιθέας, έως το δυναμόμετρο του **Άκη Γεωργόπουλου** που για χρόνια συνεργάζεται με το MOTO, ο κινητήρας του VF 185 σε εντυπωσιάζει με την απουσία κραδασμών και την ακρίβεια που έχει το κιβώτιο ταχυτήτων του. Ο κινητήρας VF 185 έχει το κλασικό σχήμα που έχουν οι κινητήρες των μοτοσυκλετών, με τον κύλινδρο του σε κάθετη θέση και όχι οριζόντια, που έχουν συνήθως τα παπιά. Οπότε και το πλαίσió του έχει αρχιτεκτονική που θυμίζει μοτοσυκλέτα. **Οι ομοιότητες με τις μοτοσυκλέτες συνεχίζονται και στο κιβώτιο ταχυτήτων**, αφού έχει κανονικό συμπλέκτη και έξι σχέσεις. Κάποιοι λατρεύουν τα ημι-αυτόματα 3τάχυτα ή 4τάχυτα κιβώτια των παπιών, όμως κάποιοι άλλοι (όπως ο υπογράφων...) τα βρίσκουν εκνευριστικά στη γρήγορη οδήγηση και κυρίως όταν έχεις συνεπιβάτη στη σέλα, όπου του πατάς το πόδι σε κάθε κατέβασμα ταχύτητας. Ο λόγος ύπαρξης των παπιών από την πρώτη στιγμή της σπουδαίας καριέρας του, ήταν βέβαια η ευκολία οδήγησης με το ένα χέρι, ώστε να μεταφέρονται τα νουντλς στον πελάτη που έθετε την παραγγελία, και στην Ελλάδα όλων των ειδών οι μεταφορές. Αυτός ήταν ο πρώτος λόγος και παραμένει κυρίαρχος σε όλη την ιστορική πορεία του παπιού, κι ένας συμπλέκτης αντιτίθεται φυσικά ακριβώς σε αυτόν τον λόγο... Το VF 185 βέβαια δεν στοχεύει μονάχα σε όσους δουλεύουν στην διανομή, πόσο μάλλον τα τελευταία χρόνια που οι έλεγχοι γίνονται ολοένα πιο συχνόι κι ακριβείς με τον ΚΟΚ να απαγορεύει την οδήγηση με το ένα χέρι, αν κι ακόμη δεν έχουμε ακούσει να έχει επιδοθεί αντίστοιχη κλίση. Σε κάθε περίπτωση η ευκολία της χρήσης με μόνο ένα χέρι είναι επιθυμητή για ένα εργαλίο δουλειάς, όπως είναι τα παπιά, αλλά όχι απαραίτητη. Αναμένουμε την πλήρη και λεπτομερή δοκιμή του για να δούμε ακριβώς πόσο κοντά είναι στον όρο μοτοσυκλέτα, αλλά ακριβώς αυτό είναι αυτή

την στιγμή το κοινό του καθώς οι περισσότεροι που πραγματοποιούν test ride με πρόθεση αγοράς, είναι άνθρωποι που έχουν ήδη μοτοσυκλέτα και θέλουν κάτι πολύ κοντά σε αυτή, περιορίζοντας όμως το κόστος χρήσης και συντήρησης. Ο συμπλέκτης είναι λοιπόν μία ιδιαίτερα ευχάριστη για αυτούς προσθήκη. Όπως είπαμε άλλωστε, το κιβώτιο ταχυτήτων του VF 185 έχει ακρίβεια στις αλλαγές και δεν μας μάγκωσε ούτε μια φορά κατά τη διάρκεια των μετρήσεων. Επίσης χάρη στη ροπή (λόγω παραπάνω κυβικών σε σχέση με τα υπόλοιπα παπιά) και το μεγάλο εύρος στροφών του κινητήρα δεν χρειάζεται να αλλάζεις συχνά ταχύτητες.

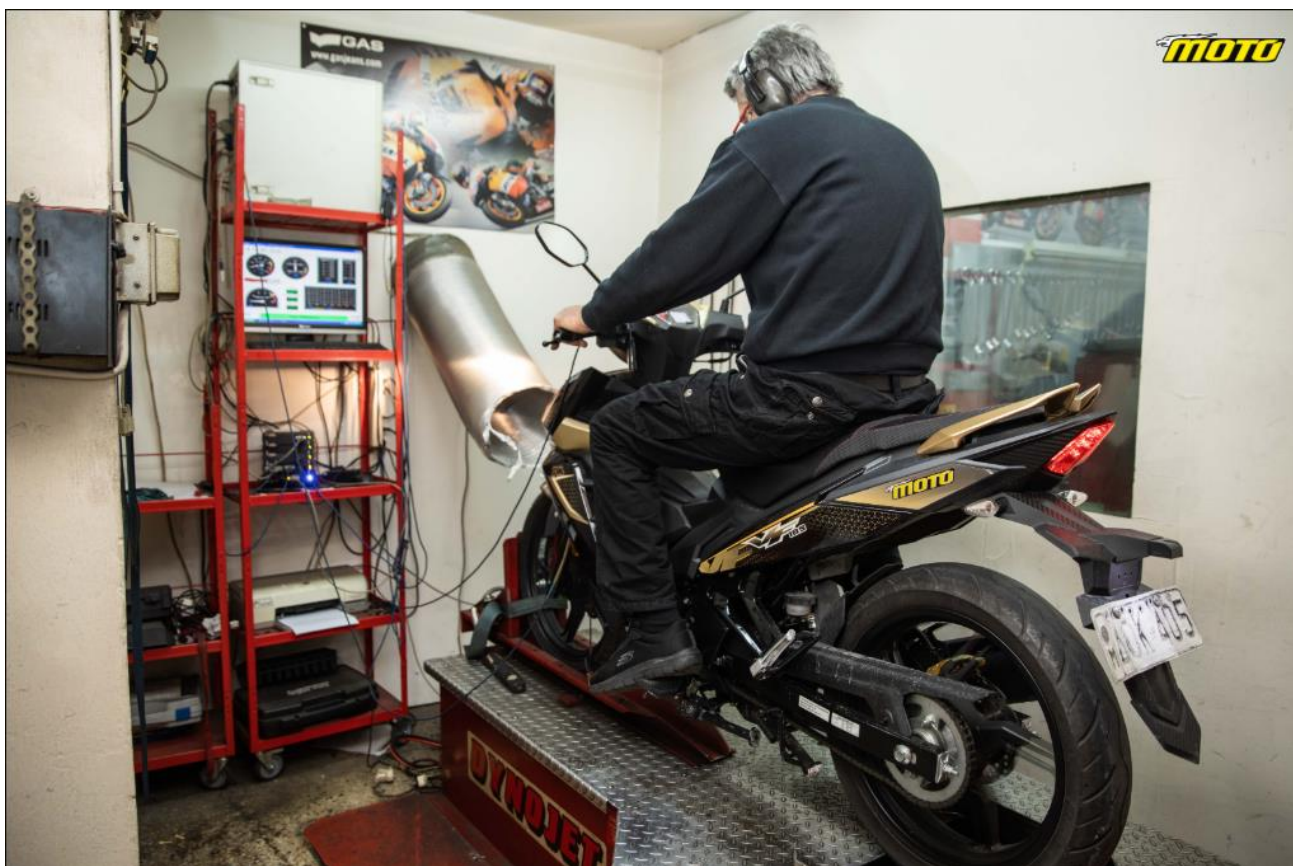
Με αυτή την ευχάριστη πρώτη εντύπωση, το VF 185 ανέβηκε πάνω στο δυναμόμετρο για να δούμε πόσο κοντά στους 18 ίππους που ανακοινώνει το εργοστάσιο είναι η πραγματική του ιπποδύναμη. Τι έδειξε; Ταρατατζούμ-ταρατατζούμ! Κυρίες και κύριοι... έχουμε 17,48 υγιέστατα αλογάκια στις 8.600 στροφές! Πραγματικά είναι σπάνιο να δούμε στο δυναμόμετρο πραγματικές ιπποδυνάμεις τόσο κοντά σε αυτές που ανακοινώνει το εργοστάσιο. Τίμια η SYM!

[illegible]

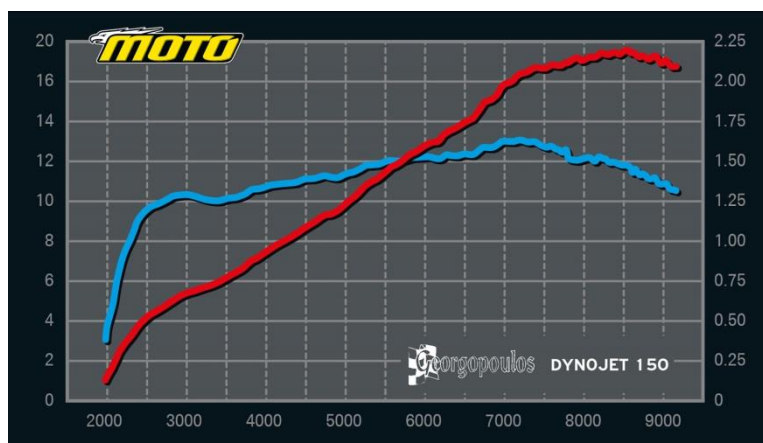


Φυσικά μετρήσαμε και την απόδοση των φρένων του. Το VF 185 έχει δισκόφρενα εμπρός και πίσω, όμως το ABS επεμβαίνει ΜΟΝΟ στο εμπρός τροχό. Κάτι σαν το Supermoto Mode που έχουν τα ABS της KTM δηλαδή, κι αυτό συμβαίνει εξαιτίας των ελάχιστων κανονισμών που έχει επιβάλλει η Ευρωπαϊκή Ένωση, με τις εταιρίες που κατασκευάζουν μονάδες, όπως η Bosch και η Continental, να έχουν από καιρό προετοιμαστεί με αντίστοιχες μονάδες ABS, τις οποίες έχουμε από καιρό αναλύσει στο περιοδικό. Θέλει πολύ ακόμη δουλειά σε δοκιμές φρεναρίσματος για ένα τελικό συμπέρασμα, αλλά για αρχή κρατήστε πως μπορείς ακόμη και τώρα να ντριφτάρεις τον πίσω τροχό με κατεβάσματα ταχυτήτων και το φρένο, όπως στα supermoto... Αυτό που δεν μπορείς να κάνεις είναι Endo με την ίδια ευκολία όπως πριν, αλλά εδώ που τα λέμε δεν έχουμε και καμιά φοβερή ασφαλτο στην Ελλάδα για να πεις πως τα endo είναι η καθημερινή σου διασκέδαση. Αντιθέτως, οι δρόμοι μας γλιστράνε τόσο πολύ, που το ABS στον εμπρός τροχό είναι σωτήριο για κάθε αναβάτη, ανεξαρτήτως εμπειρίας και ικανοτήτων. Η μέτρησή μας στο φρενάρισμα πανικού, δηλαδή μέγιστη δύναμη στην μανέτα επιβραδύνοντας από τα 120km/h στα 40km/h ήταν 70,9μέτρα, (ενώ για το V-Strom 250 που εδώ χρησιμοποιούμε ως σημείο αναφοράς ήταν 55,06 μέτρα).

Η αίσθηση και η απόδοση των φρένων είναι κορυφαία για τα δεδομένα των πατιών αν και το VF 185 δεν είναι το πρώτο και το μόνο απ' όσα έχουμε δοκιμάσει που διαθέτει ABS, καθώς λίγες μέρες πριν οδηγούσαμε το Super Cub της Honda, ενώ σύντομα θα ακολουθήσουν και άλλα μοντέλα πατιών με ABS. Προς το παρόν εστιάζουμε στο γεγονός πως η πρώτη επαφή με το πατί της SYM μας έβαλε να αναθεωρήσουμε τα όρια για ολόκληρη την κατηγορία, και μπορεί ως νούμερο να είναι μεγαλύτερο από μικρές μοτοσυκλέτες, αλλά σίγουρα η πρώτη εντύπωση είναι πάρα πολύ καλή!



Στο πρακτικό κομμάτι δεν μπορούμε φυσικά να πούμε πολλά πράγματα μετά από μόνο μία ώρα οδήγησης. Θα περιοριστούμε στα βασικά, δηλαδή στην γενική αίσθηση. Το VF 185 είναι σαφώς ένα σπορ παπί, με ό,τι συνοδεύει την λέξη σπορ. Η σέλα είναι μακριά σε μήκος και χωράει εύκολα δύο άτομα μεν, αλλά είναι στενή για τον συνεπιβάτη και με σφιχτό αφρώδες. Όπως στενή είναι και η ποδιά, οπότε δεν προστατεύει τα γόνατα από τον κρύο αέρα. Εξίσου σπορ είναι και οι αναρτήσεις, με το πίσω μονό αμορτισέρ να δείχνει πως έχει ρυθμιστεί για να έχει δύο άτομα στη σέλα χωρίς να τερματίζει στις βαθιές λακούβες. Γενικά η άνεση έχει παραχωρήσει λίγο περισσότερο χώρο στην σπορ πλευρά του χαρακτήρα του VF 185.



Σπάνια το δυναμόμετρο δείχνει ιπποδυνάμεις τόσο κοντά σε εκείνες που ανακοινώνει το εργοστάσιο. Στην περίπτωση του VF 185 όμως βρεθήκαμε σε αυτή την σπάνια συγκυρία. Με 17,48 ίππους στις 8.600 στροφές και 1,63kg/m ροπής στις 7.200, το VF 185 μας θύμισε τις ένδοξες εποχές του δίχρονου Yamaha Z 125. Δώστε γκάζι στο λαό!