



Test: SYM VF125

Σαν μια προσωπικότητα που σκέφτεται έξυπνα, αλλά διαφορετικά από τους άλλους στον ίδιο χώρο, το SYM VF125 προτείνει άλλες απόψεις στην «σχολή» των παπιών των 125 κυβικών και σε προκαλεί να το προσέξεις.



What's new

- Ζαντες αλουμινίου και ελαστικά τύπου μοτοσυκλέτας
- Αιχμηρή σχεδίαση στα πρότυπα του VF185
- Χώρος αντικειμένων κάτω από την σέλα

+: Οδηγική συμπεριφορά, σχεδίαση, φρένα, κατανάλωση

-: Η ποδιά δυσκολεύει λίγο την πρόσβαση

Στα παπιά, οι συνταγές που δοκιμάζονται κατά καιρούς δεν ξεφεύγουν ιδιαίτερα, από την «πεπατημένη». Ακόμα και το πιο σύγχρονο παπί, μέχρι πρότινος, χαρακτηριζόταν από συγκεκριμένα σημεία, όπως π.χ. τους πασίγνωστους, λεπτούς τροχούς. Με την έλευση του VF185 πριν λίγο καιρό, η SYM θύμισε στην ελληνική αγορά πως είναι το «παπί επιδόσεων», προικισμένο με εμφάνιση, τρομερές επιδόσεις (οι καλύτερες που έχουμε δει σε παπί) και στοιχεία μοτοσυκλέτας. Όλα τα προηγούμενα σε συνδυασμό με την πολύ χαμηλή τιμή του (για αυτά που προσφέρει) συνθέσαν μία πολύ πετυχημένη συνταγή και το μοντέλο εξέπληξε και συνεχίζει να εντυπωσιάζει με τις πωλήσεις που πραγματοποιεί. Ήταν φυσικό επακόλουθο που σύντομα στην χώρα μας έφτασε και το VF125, το μικρό «αδερφάκι» του 185, το οποίο έρχεται με τον ίδια αιχμηρή εμφάνιση αλλά χωρίς συμπλέκτη γεγονός, που το κάνει και εργαλείο δουλειάς (σε συνδυασμό με την χαμηλή κατανάλωση του), μεγάλους τροχούς και έξυπνες πρακτικές λύσεις για τον αναβάτη του. Πάμε να τα δούμε αναλυτικά.



Οι αιχμές κυριαρχούν στην εμφάνιση του VF125. «Τρελή» η λεπτομέρεια του χωροδικτυώματος, θυμίζει ιταλικό κατασκευάσμα.

Εμφάνιση-ποιότητα

Τα γράμματα VF κατάφεραν να συνδεθούν με την спор ταυτότητα στα παπιά, χάρη στο VF185 και την δυναμική του σχεδίαση. Το VF125 ακολουθεί κατά γράμμα το σχεδιαστικό μονοπάτι του μεγαλύτερου μοντέλου, διατηρώντας το επιβλητικό παρουσιαστικό του. Από την πρώτη ματιά, ο αναβάτης διακρίνει τον **μεγαλύτερο «οπτικό όγκο» που το VF125 επιβάλλει**, χάρη στους τύπου μοτοσυκλέτας τροχούς, την ψηλή ποδιά του και το διογκωμένο κοστούμι του. Οι λεπτομέρειες πάνω του είναι αιχμηρές και η λέξη «καμπύλη» είναι άγνωστη στο μοντέλο. Το πλαστικό «χωροδικτυώματος» πάνω από τον κινητήρα προσθέτει κάτι διαφορετικό στο μοντέλο, όπως κάνουν τα δύο πίσω αμορτισέρ με το εξωτερικό δοχείο αερίου σε κόκκινο χρώμα. Το μοντέλο είναι διαθέσιμο σε 3 χρωματικές επιλογές: Μαύρο, κόκκινο και μπλε.

Ποιοτικά το VF125 θέλει να κινηθεί στο υψηλό «άκρο» της κατηγορίας, χωρίς ωστόσο να γίνει απρόσιτο σε θέμα κόστους και το καταφέρει αρκετά καλά. Τα πλαστικά του τμήματα εμφανίζονται ικανοποιητικά στην αφή, ενώ έχει γίνει πολύ καλή προσπάθεια άρτιας συναρμογής του πολύπλοκου κοστούμιού, χωρίς τριγμούς και κενά. Η στιβαρή αίσθηση είναι κάτι που ο αναβάτης λαμβάνει σε κάθε περίπτωση, με την βαφή και το φινιρίσμα να κυμαίνονται σε αποδεκτά για την κατηγορία επίπεδα. Κατά την οδήγηση, το μόνο που προσέξαμε ήταν μια ελαφρά επαφή εμπρός φτερού-κοστούμιού όταν το πιρούνι τερμάτιζε σε πολύ έντονες ανωμαλίες, όμως γενικότερα κανένας άλλος ύποπτος θόρυβος ή τριγμός δεν θα σας απασχολήσει.



Ανεση-εργονομία



Ο χώρος κάτω από την σέλα χωρά αρκετά μικροαντικείμενα. Δύσκολα θα βάλετε κράνος εκεί, αλλά η επιπλέον πρακτικότητα δεν αμφισβητείται.

Η σπορ ταυτότητα διατηρείται ισχυρή και στο κομμάτι της εργονομίας, καθώς το μοντέλο της SYM **έχει κάποιες διαφορές από το «μέσο παπί»**. Αν και η τοποθέτηση τιμονιού και μαρσπιέ είναι σαφώς στα πρότυπα της κατηγορίας, η υπερυψωμένη ποδιά στο κέντρο αλλάζει την ευκολία πρόσβασης: Ο αναβάτης πρέπει να το καβαλήσει είτε με το πόδι πάνω από την σέλα, είτε ψηλά πάνω από την ποδιά και όχι απευθείας, από εμπρός. Αποτελεί ένα ελαφρύ μείον στο καθημερινό ανέβα-κατέβα, όμως η ψηλή ποδιά μπορεί να σας προσφέρει επιπλέον στήριξη σε κατάσταση έντονου φρεναρίσματος. **Πολύ έξυπνη λεπτομέρεια είναι τα αναδιπλούμενα μαρσπιέ**. Η ύπαρξή τους μπορεί, εύκολα και γρήγορα, να γλιτώσει τον αναβάτη από «κακοτοπιά», αν σε κάποια στροφή το μαρσπιέ βρει στο δρόμο ή σε οποιαδήποτε είδους άλλη επαφή, που θα μπορούσε να οδηγήσει ακόμα και σε πτώση! Τα μαρσπιέ του συνεπιβάτη, με τη σειρά τους, είναι μεταλλικά και κάνουν σωστά αυτό που πρέπει, αν και με την χρήση ελαστικής επένδυσης η άνεσή τους θα ήταν ακόμα μεγαλύτερη.



Από το κουμπι αυτό (πάνω από την μίζα), ανοίγει ηλεκτρομαγνητικά η σέλα.

Η σέλα του VF125 είναι στενή στο εμπρός της μέρος, αλλά ιδιαίτερα μακριά και γεμισμένη με μέτριας σκληρότητας αφρώδες. Το αιχμηρό σχήμα της, που συμφωνεί με τις γραμμές του μοντέλου, σημαίνει ότι στα φρεναρίσματα ο αναβάτης γλιστρά ελαφρώς προς τα εμπρός, όμως **σε θέμα άνεσης η σέλα ικανοποιεί πλήρως** και ακόμα και οι μεγαλύτερες αστικές διαδρομές, δεν θα κουράσουν. Το ίδιο ισχύει και για την πίσω θέση, ενώ αυτού αποτελεί και η πίσω χειρολαβή που, προφανώς, προσφέρει στο δεύτερο άτομο ακόμα μεγαλύτερη στήριξη.



Καθαρὰ σπορ η ασθητική του πίνακα οργάνων με το στροφόμετρο να κυριαρχεί. Το ταχύμετρο θα ήταν ακόμα πιο ευανάγνωστο αν τα ψηφία του ήταν λίγο μεγαλύτερα.

Στο «γραφείο» του αναβάτη, το βλέμμα κεντρίζει ο **ξεκάθαρα σπορ πίνακας οργάνων, με το μεγάλο αναλογικό στροφόμετρο**. Παράπλευρά του, μία LCD οθόνη απεικονίζει το ταχύμετρο, την στάθμη καυσίμου και την επιλεγμένη σχέση, αλλά και μια σειρά βοηθητικών ενδείξεων όπως ώρα και χιλιομετρητές. Στα χειριστήρια, διακρίνει εύκολα κανείς το μεγάλο πλήκτρο στην δεξιά πλευρά, το οποίο ανοίγει ηλεκτρομαγνητικά την σέλα του VF. Από κάτω της, ο αναβάτης θα βρει έναν αποθηκευτικό χώρο, αρκετά βαθύ, για μικροαντικείμενα και χαρτιά. Ωστόσο, αν θελήσετε να φιλοξενήσετε κράνος εκεί, θα χρειαστεί αυτό να είναι αποκλειστικά jet τύπου και αρκετά μικρό σε διαστάσεις.

Κινητήρας

Ο **κινητήρας του VF125 ακολουθεί τις διαχρονικές, «συμβατικές» αρχές του παπιού**, είναι δηλαδή αερόψυκτος, με μονό οριζόντιο κύλινδρο. Όπως επιτάσσει το Euro4, ο κινητήρας τροφοδοτείται με ψεκασμό καυσίμου, ενώ η απόδοσή του ανέρχεται στους **8,5 ίππους και τα 0,9 kgm ροπής**, στις 8.000 και 5.500 σαλ αντίστοιχα. Ο κινητήρας μεταδίδει την ισχύ του στον πίσω τροχό, μέσω κιβωτίου 4 σχέσεων (ημιαυτόματο, χωρίς μανέτα συμπλέκτη, όπως όλα τα παπιά των 125 κυβικών). Εκτός από μίζα υπάρχει και μανιβέλα, για όσους την προτιμούν ως λύση έκτακτης ανάγκης. Στην πράξη, ο κινητήρας παρουσιάζει πολύ βελούδινη λειτουργία, με ιδιαίτερα ζωηρή απόκριση στο γκάζι και επέδειξε μια **πολύ ικανοποιητική μέση κατανάλωση: Μετρήσαμε 2,2 λίτρα στα 100 χιλιόμετρα**, μια επίδοση εφάμιλλη ακόμα και με αυτή παπιών μικρότερου κυβισμού. Σε θέμα επιδόσεων, ο κινητήρας δίνει έμφαση στην ελαστικότητα στην μεσαία και χαμηλή περιοχή λειτουργίας του, χωρίς να θέτει στόχο την κορυφή στους πίνακες χαρακτηριστικών. Στις μετρήσεις μας, το VF125 άγγιξε πραγματική τελική στα 107 χιλιόμετρα την ώρα, ενώ μια επιτάχυνση από στάση στα 80 χλμ/ώρα χρειάστηκε 12,2 δευτερόλεπτα.



Το μοτέρ των 125 κυβικών διακρίνεται για την απόκριση του στο γκάζι και την μικρή κατανάλωση, σε συνδυασμό με ικανοποιητικές για την κατηγορία επιδόσεις.

Πλαίσιο-αναρτήσεις-φρένα



Τα δοχεία αερίου σε κόκκινο χρώμα ξεχωρίζουν, στα δύο ρυθμιζόμενα αμορτισέρ.

Μία κατασκευή τύπου «ραχοκοκαλιάς» από ατσάλι αποτελεί το πλαίσιο του VF125. Αν και κρύβεται επιμελώς πίσω από το κοστούμι, ο κεντρικός σωλήνας του πλαισίου είναι ιδιαίτερα ευμεγέθης, **αφήνοντας να εννοηθεί η συμβολή του στην ακαμψία του συνόλου.** Εμπρός, το VF φέρει τηλεσκοπικό πιρούνι διαμέτρου 26 χιλιοστών, ενώ πίσω συναντάμε δύο αμορτισέρ με εξωτερικό δοχείο αερίου, τα οποία ρυθμίζονται στην προφόρτιση ελατηρίου και συνεργάζονται με ατσάλινο ψαλίδι. **Η επιλογή τροχών είναι ίσως το ισχυρότερο σημείο διαφοροποίησης του VF125, από οποιοδήποτε παπί της κατηγορίας του** καθώς πρακτικά μιλάμε για χρήση ελαστικών μοτοσυκλέτας. Το πίσω λάστιχο πλάτους 120 χιλιοστών το συναντούσες κάποτε σε... σπορ δίχρονες κατασκευές με πάνω από 50 ίππους! Σκεφτείτε πόσο έχουν αλλάξει τα πράγματα. Σε συνδυασμό με τα tubeless ελαστικά, οι φαρδοί τροχοί ανεβάζουν την συμπεριφορά του VF σε... άλλο επίπεδο, στο δρόμο. Στο σύστημα πέδησης, συναντάμε δισκόφρενα εμπρός και πίσω, διαμέτρου 220 χιλιοστών, που συνεργάζονται με δαγκάνες 2 και ενός εμβόλου αντίστοιχα. Τα φρένα συνδέονται μεταξύ τους με κύκλωμα CBS, που ενεργοποιεί και την εμπρός δαγκάνα με την πίεση του πεντάλ φρένου, ενώ στις μετρήσεις φρεναρίσματος το VF ικανοποιεί, πετυχαίνοντας 32 μέτρα ακινητοποίησης από τα 80 χιλιόμετρα την ώρα.



Το πίσω ελαστικό πλάτους 120 χιλιοστών αλλάζει εντελώς τον τρόπο που το VF 125 πατάει το δρόμο. Να σας θυμίζουμε ότι η διάστασή του είναι η ίδια με αυτή των... εμπρός ελαστικών στις Street μοτοσυκλέτες;

Στο δρόμο



Το VF έχει ήδη «υποσχεθεί» αρκετά στον αναβάτη του, πόσο καλά εκτελεί λοιπόν την πραγματική του αποστολή; Η συμβίωση μας με το VF ξεκίνησε ένα μεσημέρι Τρίτης, με την πρώτη διαδρομή να είναι Καλλιθέα-Περιστερί. **Αρκετά αστικά χιλιόμετρα**, μια πρώτης τάξης ευκαιρία για το VF να μας «συστηθεί». Ανεβαινοντας στο παπί νιώθει με το καλημέρα σας, ότι **οδηγείς κάτι πιο στιβαρό από ότι περιμένεις**. Η αίσθηση από τους φαρδιούς τροχούς γίνεται αμέσως εμφανής, με την ποιότητα κύλισης του VF να βρίσκεται σε πολύ υψηλό επίπεδο. Στην αρχή, χρειάζεται μόνο να γνωριστείτε με την ελαφρώς διαφορετική αίσθηση του VF από τα άλλα παπιά, δεν θα περάσει όμως πολύς χρόνος, για να καταλάβετε και να εκτιμήσετε την διαφορά. Το VF125 κυλά με χαρακτηριστική στιβαρότητα και αίσθηση ασφάλειας στο δρόμο, ενώ στις στροφές τα φαρδιά ελαστικά του χαρίζουν γραμμική, σταθερή συμπεριφορά ακόμα και σε μεγαλύτερες. **Χάρη στο μεγαλύτερο πλάτος των ελαστικών, το VF έχει υψηλά περιθώρια κλίσης**, που μπορεί να τα φτάσει κανείς χωρίς να «τρομάξει». Πράγματι το VF125 θυμίζει μοτοσυκλετάκι σε αυτό τον τομέα, πράγμα που είναι το βασικό δυνατό του σημείο και προέρχεται απευθείας από το μεγαλύτερο VF185.

Ο κινητήρας των 125 κυβικών **υπακούει πειθήνια στην γκαζιέρα** και η ελαστικότητά του κάνει την μετακίνηση στην ασφυκτικά γεμάτη πόλη, παιχνιδάκι. Η καλή περιοχή του είναι οι μεσαίες στροφές αλλά ακόμη και προς την ψηλότερη περιοχή, ο μονοκύλινδρος δεν παρουσιάζει κοιλιά στην αποδιδόμενη ισχύ του, μέχρι τα «κόκκινα». Στις χαμηλές στροφές υπάρχει μια ελαφρά υστέρηση στην ισχύ και ίσως χρειαστεί να κατεβάσετε μια σχέση, αν μειώσετε αρκετά ταχύτητα, δεν μιλάμε όμως «κρέμασμα» του κινητήρα, απλά για μια περιοχή ελαφρώς έξω από τα νερά του.

Στους γνωστούς, κακής ποιότητας δρόμους της Αθήνας, οι αναρτήσεις του VF κάνουν μια αρκετά καλή δουλειά στην απορρόφηση των ανωμαλιών. Το πιρούνι είναι λίγο πιο μαλακό από τα αμορτισέρ και φιλτράρει ευκολότερα τις κακοτεχνίες που θα γίνουν λίγο πιο αισθητές στο πίσω μέρος, όμως γενικότερα η συμπεριφορά δεν δημιουργεί προβληματισμό, ενώ μάλιστα χαρίζει σταθερότητα σε πιο επιθετική οδήγηση. Πράγματι, αν οδηγήσετε το VF125 πιο σβέλτα, το μοντέλο εξακολουθεί να προσφέρει εμπιστοσύνη και υψηλά περιθώρια πρόσφυσης. Το στιβαρό πλαίσιο επιτρέπει ακριβή απόκριση και σταθερή διατήρηση της τροχιάς που θα επιλέξετε. Σε τέτοιους ρυθμούς, το VF συμπεριφέρεται καλύτερα στους ομαλούς χειρισμούς, μιας και επιθετικές μανούβρες θα εμφανίσουν κάποιες μικρές, προειδοποιητικές ταλαντώσεις υπενθυμίζοντας τα ασφαλή όρια. **Τα δύο δισκόφρενα του VF125 συμπεριφέρονται άψογα:** εκτός του ότι είναι όσο ισχυρά χρειάζεται, προσφέρουν πλούσια αίσθηση για πετυχημένη επιβράδυνση κάθε στιγμή. Το πεντάλ του πίσω δίσκου, μέσω των συνδυασμένων φρένων, παρέχει αρκετή δύναμη για ακινητοποίηση στα περισσότερα σενάρια στην πόλη. Κλείνοντας, το VF125 φυσικά θα αντιμετωπίσει με ευκολία τις απαραίτητες «επισκέψεις» στην εθνική οδό, μιας και μπορεί να κρατήσει μέση ταχύτητα 90-100 χιλιομέτρων την ώρα με ευκολία, χωρίς να κουράσει τον αναβάτη του.

Η άποψή μας

Με τα «γονίδια» του μεγαλύτερου VF185, το **SYM VF125 προσφέρει μια διαφορετική οπτική στην κατηγορία του**. Βάζει ξεκάθαρα μπροστά την спор ταυτότητά του και το οδηγικό πλεονέκτημα των φαρδιών τροχών του, ενώ κατά τα άλλα έχει όλα όσα ο Έλληνας αναβάτης αγαπά διαχρονικά, σε κάθε παπί. Απευθύνεται σε όσους αρέσκονται στην «αθλητική» ταυτότητα VF και θέλουν να αισθανθούν ακόμα μεγαλύτερη ασφάλεια στην καθημερινή οδήγηση, απολαμβάνοντας παράλληλα την ευκαιρία οδήγησης του παπιού αφού σε σχέση με τον μεγαλύτερο αδερφό δεν έχει συμπλέκτη. Μπορεί να γίνει εργαλείο δουλειάς ενώ παράλληλα να προσφέρει χαμόγελα με την спор εμφάνιση και συμπεριφορά του. Με τα δεδομένα αυτά, η **τιμή των 2.260 ευρώ του κρίνεται σωστή** για τα δεδομένα της αγοράς μας.



Ένα παπί που σε προκαλεί να δεις την κατηγορία του με διαφορετικό μάτι.