

Na Symu će se vozač ugodno smjestiti dok će suvozač neće najbolje proći

## SYM Euro-X 50



- (1) Kočnice ne oduševljavaju, ali su dovoljne  
 (2) PPlastika oko instrumenata djeluje jako jeftino  
 (3) Pogonski agregat oduševit će vas samo malom potrošnjom



1



2



3

# Osvježen ulazi u

Iz dalekog Tajvana nam stiže još jedan pristupačan skuter. Iako se ne radi o posve novom modelu, Euro-X ima atraktivan, sportski izgled koji vuče korijene iz europskog dizajna



PIŠE: MARKO GUZINA  
 FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

Osnovni model SYM Jet 50 nastao je prije desetak godina korištenjem provjerene Hondine tehnologije i privlačnog talijanskog dizajna. Iako je taj model još u ponudi, ovaj puta testiramo pomladenu inačicu koja već i svojim nazivom cilja na europsko tržište. SYM Euro-X 50 tehnički je gotovo nepromijenjen Jet 50, kojeg smo testirali davne 1997. godine, dok mu je izgled unaprijeđen i doveden u korak sa vremenom.

Promjena nema puno, ali učinjene su na pravim detaljima, pa je Euro-X izgledom u skladu sa vremenom i u sebi nosi sportski duh kao i europska konkurencija. Prvo što se primjećuje su velika kosa svjetla koja se pružaju gotovo cijelom visinom prednje maske. Za razliku od prijašnjih svjetala, malih i stisnutih u dno maske, ova djeluju bistro i vedro, a i bolje osvjetljavaju put. Svojim oblikom prate sportske ambicije ovog skutera i daju mu blago agresivan izgled. Promijenjeni su i prednji pokazivači smjera, pa su sada nešto duži i bijeli, u skladu s trendovima.

Daljnje promjene su primjetne na instrumentima i prekidačima. Pokazivači su i dalje smješteni u tri simetrična okrugla polja, a

Stražnja svjetla nisu mjenjana u odnosu na model Jet



CIJENA  
11.990 kn

# Novo desetljeće

srednji je i dalje brzinomjer sivo-bijele podloge. Desno se nalazi pokazivač količine goriva, koji je koristan jer isključuje nagađanje o tome kada ćete morati na benzinsku crpku. S lijeve strane brzinomjera, u krugu u kojem je do sada stajao logotip tvrtke SYM, sada se nalazi pokazivač broja okretaja. Atraktivna grafika sa sivo-bijelom podlogom doprinosi sportskom ugođaju kojem Euro-X i teži. Instrumente upotpunjuje digitalni sat smještan iznad okruglih pokazivača. Prekidači jasno govore da se radi o proizvodu jeftinijem od konkurencije koja je uzor ovom skuteru. Lijevo se nalazi prekidač za trubu i prekidač pokazivača smjera. Prekidač za izbor dugog odnosno kratkog svijetla je malo udaljeniji od ručke nego bismo to željeli. Kako se danas svim skuterima i motociklima svjetla pale čim se okrene ključ i daje kontakt, kraj desne ručke se nalazi samo prekidač elektropokretača. Kontrolne lampice koje se nalaze ispod instrumenata informirat će vas kada su upaljeni pokazivači smjera, dugo svjetlo ili kada trebate uliti ulje za dvotaktne motore. Nedostatak koji im je zajednički s kontrolnim lampicama na mnogim, čak i bitno skupljim skuterima jest da ih se pod sunčanim vremenom ne vidi. Ručice upravljača nisi ni po čemu posebne, ali djeluju trajno, što

smatramo pozitivnim. Retrovizori su identični onima na modelu Jet 50 i pružaju dobar pogled prema natrag, a kako su izolirani od vibracija, takav dojam ostaje pozitivan pri svim režimima vožnje. Ručice kočnica izgledaju kao i na svakom drugom skuteru, pa ne čudi da ih se ne može podešavati. Kočnice na koje djeluju nisu revolucionarne niti po dimenzijama niti po učinkovitosti, no svedeno uspješno zaustavljaju ovaj 97 kilograma težak skuter. Disk promjera 190 mm sprijeđa i bubanj kočnica straga su gotovo standard među skuterima, a sportska narav Euro-X-a mogla se naglasiti i disk kočnicom straga. Upravo u svrhu isticanja sportskih ambicija kočiona klijesta na prednjoj kočnici obojena su u crveno. Začudo, bolji osjećaj prilikom kočenja pruža stražnja bubanj kočnica kontrolirana preko sajle, dok ručica prednje disk kočnice pomalo propada, iako to ne umanjuje njenu učinkovitost. Što se ciklistike tiče, niti tu nema značajnih promjena. I dalje prednji ovjes čini klasična teleskopska vilica, a straga je rješenje tipično za skutere: ovješeni agregat. Napredak u odnosu na Jet 50 učinjen je kod naplataka. I dalje su oni promjera 12" i nose gume dimenzija 120/70-12 naprijed, te 130/70-12 straga, ali sada su načinjeni od lijevanog aluminijskog i iz-

gledaju moderno u odnosu na prijašnje čelične prešane naplatke. Gume koje se isporučuju na Euro-X 50 sasvim su zadovoljavajuće za ovakav skuter, iako su djelo sasvim nepoznatog proizvođača. Vozačko sjedalo je udobno, mada bi bilo previše reći da je prostrano. Suvozačko sjedalo minimalnih je dimenzija i dovoljno je samo za prijevoz u uždi. Slična filozofija je primijenjena i pri osmišljavanju suvozačkih oslonaca za noge, koji su dovoljno široki tek za polovinu stopala, pa se suvozač ni u kom trenutku neće osjećati udobno. Za pohvalu je mali stražnji spojler koji ujedno predstavlja i rukohvat za suvozača. Osim što je vizualno zanimljiv, ovaj spojler u ulozu rukohvata suvozaču pruža sigurno uporište pored malenog sjedala i uskih nožnih oslonaca. Otvor spremnika za gorivo nalazi se gotovo na samoj podnici, ispod vozačkog sjedala. Plastični poklopac s bravicom djeluje pristojno dok ga ne otvorite, a tada dolazi trenutak straha da će vam ostati u ruci. Jeftino djeluje i metalni poklopac koji je potrebno odvinuti kako bi se ulilo gorivo. Ulje za dvotaktne agregate ulijeva se kroz poklopac ispod sjedala, a tamo je i akumulator, te dovoljno prostora za jednu integralnu kacigu. Od praktičnih detalja možemo spomenuti i bočni nogar koji dolazi u se-

Skuter ugodnog i atraktivnog izgleda, detalji kvare cijelinu



rijskoj opremi, a to još nije čest slučaj među skuterima.

Dvotaktni, zrakom hlađeni agregat od 49 kubičnih centimetara gotovo je identičan onome na starijim modelima. Tajvanski stručnjaci poradili su na smanjenju ispuštanja štetnih plinova, a da se ne biste opekli na ispušni lonac, sada vas štiti plastični, za razliku od prijašnjeg, željeznog štitnika. Ovaj agregat neće vam pružiti brzinu i užitke kakve Euro-X obećaje na prvi pogled, ali zato u pravoj maniri skutera troši malo goriva. Poput raznih obiteljskih automobila pogonjenih modernim dizel motorima, s malim SYM-om ćete zaboraviti kada ste posljednji puta bili na benzinskoj crpki. Kako smo i navikli, motor se pokreće elektro-pokretačem i to bez ikakvih problema. Maleni agregat živne već na prvi pritisak prekidača startera, a ako ga želite upaliti pomoću nožnog pokretača, trebat će ga malo jače "ritnuti".

U vožnji je Euro-X izrazito okretan. Po ravnoj podlozi kakve kod nas ima malo to je

dobrodošlo, ali neravnine u zavojima dovede do neugodnih promjena smjera. Sa semafora ovaj skuter ubrzava kao i svaki drugi, pa vas niti vlasnici znatno skupljih modela neće ostaviti u prašini. To vrijedi sve do 45 km/h, kada je naš testni primjerak s blokadom prestao ubrzavati. Ovjes prilično dobro upija neravnine, što ne čudi ako znamo da je model Jet 50 s kojim Euro-X dijeli te komponente reklamiran kao vozilo za sve terene. Kočnice u vožnji djeluju zadovoljavajuće, mada su osjetno slabije od europskih sportskih skutera. Na tom području se možda i najviše trebamo tješiti izrekom: "Koliko novaca, toliko muzike". Sigurnost u vožnji ulijeva kruti okvir, pa možemo oprostiti nešto slabije kočnice. Kako se ipak ne radi o posve malom skuteru, viši vozači će se isto moći ugodno smjestiti, a neće niti udarati ručkama upravljača u koljena. U gradskoj gužvi je SYM okretan kao i drugi slični skuteri, a može ga se i poprilično nagnuti u zavoj. Sveukupno je SYM Euro-X posve pristojan

skuter, pogotovo kada uzmemo u obzir cijenu koja je poprilično manja od one europskih konkurenata. Najviše nas je zasmetala završna obrada nekih detalja koji odudaraju od inače kvalitetne cjeline i kvare opći dojam. Tako je poluga nožnog pokretača motora u najmanju ruku ružna, a i poklopac za gorivo se sigurno mogao izvesti ljepše bez znatnog porasta cijene. Nerijetko nam se čini da istočnjačkim inženjerima u nekom trenutku ponestane volje i ideja, pa im proizvođači gube bodove na posve trivijalnim detaljima. Ako tražite sportski skuter iznimnih sposobnosti, tražite dalje, ali ako želite povoljno prometalo atraktivnog izgleda i posejčnih osobina, tada je SYM dobar izbor.

Cijena je kao i kod ostalih tajvanskih modela prednost ovog vozila. 12.000 kn poštena je svota za Euro-X, premda je još primamljivija ona modela Jet - 10.000 kn. Za tako male estetske korekcije suviše je dodati 2.000 kn, pa smatramo da je Jet još uvijek bolji izbor. ■

#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, dvotaktni
<b>Obujam:</b> 49,4 ccm
<b>Hlađenje:</b> zračno
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Spojka:</b> centrifugalna
<b>Mjenjač:</b> variomat
<b>Ovjes:</b> teleskopska vilica, straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom
<b>Gume:</b> prednja 120/70-12, stražnja 130/70-12
<b>Kočnice:</b> naprijed disk promjera 190mm i kočione čeljusti sa 2 klipca, straga bubanj
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> osovinski razmak 1.273, težina 94 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 7 ks (4.29 kW)
<b>Spremnik goriva:</b> 6.3 l
<b>Max. brzina:</b> 45 km/h

**+** niska cijena, atraktivan izgled, potrošnja, serijski bočni oslonac

**-** završna obrada detalja, smještaj suvozača, kočnice, servisna mreža



Okretan poput svih skutera u klasi što može biti problem na neravninama