



Sympatija na prvi pogled

Symova pedesetica, sada već u trećem "odijelu, učeći od starijih polako, ali sigurno slijedi već prije zacrtani put uspjeha.

PIŠE: DOMAGOJ KREŠO LOVRIĆ FOTO: MARKO GUZINA

Godine 1997. prvi skuteri pod imenom Sym dodirnuli su hrvatsko tlo. Njihov dolazak iz dalekog Tajvana nije bio obilježen crvenim tepihom ili bljeskanjem fotoaparata. No ipak hrvatskom moto puku predstavio ih je jedan od prvih članaka naših test vozača. U međuvremenu, točnije prošle godine, ponovo smo bili za upravljačem jednog Sym-a, modela Euro X, od kojeg naš današnji testni Jet Sport X 50 SR i vuče svoje korijene. Kao što je taj skuter prilikom svog oblikovanja uspješno iskoristio neke detalje skupe konkurencije, tako i Jet Sport X našem oku pokazuje samo lijepe stvari. Iako se njegov cjelokupni vizualni dojam može usporediti s nekoliko postojećih skutera koji dolaze sa starog kontinenta, priznajemo da je njegov izgled vrlo dinamičan i osobito naglašava agresivnu sportsku notu. To ne iznenađuje, jer se u svom nazivu šepuri sa oznakom Sport SR. Samo oni modeli koji na stražnjem kotaču imaju pričvršćen disk i pripadajuća kočiona klijesta, dobivaju oznaku SR. Ako ste i dalje veliki ljubitelj stražnje bubanj kočnice, onda ćete od proizvođača tražiti model koji ima samo oznaku Sport X.

Za svaku je pohvalu što današnji dizajneri skutera svoju inspiraciju traže (i nalaze) u sportskim motociklima. Ako pomnije pogledamo SR, vidimo bogatstvo detalja koji ga na prvi pogled čine dopadljivim, simpatičnim i poželjnim. Kao što je prošli model bio logičan nastavak onog prethodnog, tako je i ovaj prava mala evolucija među proizvođačima s istoka. Kako je tajvanski Sym sa svojim modelima oduvijek odskakao od ostalih sunarodnjaka višom kvalitetom izrade, slobodno možemo ustvrditi da su inženjeri pogodili pravi put i način izrade skutera.

Dizajn moderniji od agregata

Kada biste uklonili sve postojeće oznake i naljepnice s ovog motocikla, neupitno je da bi mnogi od vas pomislili da pred sobom imaju jednog od poznatih europskih divova koji proizvode skutere. Postoji li uopće detalj na ovom mališanu koji nije lijepo i pedantno oblikovan? Prednja maska, kao i ostatak cjeline, izrađena je skladnim slaganjem ravnih ploha, zakošanim radi naglašene dinamike i vrlo agresivnog izgleda. Oblikuju je oštre linije, a na nju



CIJENA
15.500 kn

se nadovezuju oplata upravljača s malim vjetrobranom i pokazivačima smjera. Predatorskog izgleda, oblikovan poput Stealth bombardera s mnoštvom malih ravnina, za svoj originalni izgled zaslužuje čistu peticu. Velike prozirne plastike određuju prednja svijetla, u čije gornje uglove su integrirane i žaruljice za poziciju. U odlično oblikovanu, no istodobno i jednostavnu prednju vjetrobransku masku, koja -pogađate - nema nikakvu ulogu zaštite od vjetra, ugrađeni su pokazivači smjera čije žute žaruljice prekrivaju prozirne plastike.

Stražnji dio Syma samo nastavlja tamo gdje smo

Instrumenti su već viđeni, ali su bogato opremljeni i korisni, jednako kao i bočni oslonac ili drške za suvozača. Svojim volumenom prostor pod sjedalom odgovara klasi skutera.



počeli s opisom dobrih osobina prednjeg dijela. Razigrane uglate plohe čine dojmpljivu cjelinu stražnjeg dijela SR-a. Pokazivači smjera su, kao i prednji, napravljeni upotrebom prozirne plastike, dok je stražnje poziciono svijetlo ujedno i stop svjetlo, ovaj puta napravljeno LED tehnologijom. Osim što su bolje vidljiva, plijene pažnju svojim dizajnom i mnoštvom sitnih dioda koje se naziru ispod prozirne plastike. I kada smo već htjeli dati peticu i stražnjem dijelu Syma, kao "prst u oko" nas je zasmetao pogled na stražnji blatobran. Iako je dužina važna, smatramo da je ovo "čudo nevideno" ipak nepristojno dugačko. Iz iskustva znamo da leđa suvozača prilikom vožnje po mokroj podlozi uvijek ostanu ukrašena sadržajem podloge, no ovakav komad plastike je palac dolje cjelokupnom izgledu Sport X. Sigurni smo da će većina tih plastika stražnjeg blatobrana čuvati razne kutove mnogih garaža. Par dobro postavljenih i oblikovanih rukohvata na raspolaganju je suvozaču tik uz sjedalo, dok je prostora za stražnjicu suvozača ipak premalo. Sjedalo je nesebično podloženo spužvom i presvučeno neklizećim materijalom, odmjereno profilirano, tako da niti prilikom dužeg sjedenja ne dolazi do zamora.

Oprema za pet

Posvetimo se malo i zanimljivim detaljima. Na prvo mjesto stavljamo instrument ploču. Gle, gle, pa ovo smo već negdje vidjeli! Potpuno je digitalna, a dominira veliki kružni brojač okretaja, u koji je



ukomponiran brzinomjer s pokazivačem prijedene sveukupne i parcijalne kilometraže. Tu je još i pokazivač stanja spremnika goriva koji prima 6,3 litara goriva, a dok gledamo ovaj dio skutera neizbježno se prisjećamo Kawasakijska ZX-6R. Iako se instrumenti ne mogu pohvaliti originalnim rješenjem, dajemo im veliku pohvalu zbog obilja informacija upotpunjenih s nekoliko kontrolnih lampica s lijeve strane.



Tu su ponovo uglasto oblikovana osvrtna ogledala, koja su dobro postavljena, a njihovo namještanje je jednostavno i lako. Ravna podnica ugodno ugošćuje noge vozača i na svu sreću nije uglasta, dok su suvozaču ponuđeni lijepo oblikovani aluminijski dodatni oslonci za noge.

Naplatci s pet tankih krakova izrađeni su od lagane legure i obojeni u bijelo, pa zajedno s atraktivno oblikovanim naljepnicama dodatno naglašavaju sportske apetite ovog Syma.

Za pohvalu je kvaliteta izrade detalja poput ručnih konzola za razne prekidače, kao i opremljenost skutera sa centralnim i bočnim nogarom, dok veliki minus dajemo ponovo neuglednoj poluzi za nožno paljenje agregata, kao i nemaštovitom pretincu sa ključanicom gdje se nalazi poklopac spremnika goriva.

Okvir ovog Sporta izrađen je spajanjem čeličnih profila koji zajedno čine vrlo čvrstu nosivu konstrukciju.

Mekan ovjes za loše prometnice

Već prilikom sjedanja iza upravljača primijetili smo da Sym ima mekše podešeni ovjes, što se potvrdilo i prilikom vožnje. Svi oni koji će se upustiti u oštriju sportsku vožnju poželjet će tvrđe podešeni ovjes, no kompromis je napravljen na najbolji način: dovoljno krut za agresivniju vožnju i gotovo savršen za gradsku vožnju našim prometnicama koje su prepune oštećenja, a prednje teleskopske vilice odlično grabe, gutaju i trpe sve neravni-



Iza atraktivnog i zašiljenog izgleda nalazi se zrakom hlađeni pogonski agregat koji prema deklariranim vrijednostima razvija 4,5 KS.

ne. Stražnje ogibljenje izvedeno je na način klasičan za skutere: ovješanjem cijelog agregata na monoamortizer.

Iako nazubljeni disk jednako zaustavlja SR kao i onaj s potpuno okruglim profilom, 190 mm promjera valovitog čelika lijepo je vidjeti na prednjem kotaču, koji je, nažalost, velik svega 12 palčeva. Zlatno obojana kočiona kliješta načinjena od dva mala klipića ne potpisuje neki od poznatijih proizvođača, no bez obzira na to, ona vrlo dobro vrše pritisak na disk. Zaustavljanje prednjom kočnicom je odmjereno, lagano i bez osjetnog umora cijele kočione grupe, čak i nakon učestalog ponavljanja radnje. Uz pomoć stražnje kočnice, čiji disk nije nazubljenog profila i u kojoj u kliještima marljivo radi samo jedan klipić, zaustavljanje je pohvalno. U službi dobrog zaustavljanje biti će vam potreban samo jedan prst na ručicama kočnica, dok jači stisak gotovo uvijek blokira stražnji kotač. Naravno, za dobro zaustavljanje važne su i gume, koje ovaj puta potpisuje domaći proizvođač s Tajvana. Tako je prednja guma dimenzija 120/70, a stražnja za 10 mm šira, i zajedno omogućavaju sigurnu vožnju uz savladavanje zavoja većom brzinom uz jači nagib.

Agregat je prava klasika

Opis agregata ostavili smo za kraj jer u privlačnom i agresivnom tijelu SR-a u dva takta kuca ipak staro srce. Naime, provjereni Hondin zrakom hlađeni jednocilindraš zapremine 49,4 ccm i najveće snage od 4,5 KS pokretao je i prijašnje modele Sym X-a. Bez obzira na porijeklo i starost, pogonski stroj ispunjava sve što se od njega zahtijeva, ubrzava fluidno i odlučno bez ikakvih nepotrebnih zvukova ili vibracija, a za to je zaslužan i dobar prijenos snage koji se obavlja putem variomata, kao i preokrenuti auspuh sportskih karakteristika sa zaštitnim plastičnim pok-

rovom. Iako ponosno nosi sve epitete jedne male gradske jurilice, maksimalna brzina sa skinutom blokodom iznosila je umjerenih 65 km/h pri visokih 8.000 okretaja u minuti.

Prilikom vožnje gradom svakim prijednim kilometrom simpatija prema Symu je sve više rasla. Već spomenuta dobra kočiona grupa, provjeren agregat koji je jedan od najštedljivijih u klasi, čvrst i siguran okvir, i najvažnije, dopadljiv i ujedno sportski agresivan dizajn ovaj model izdižu iz sjene europske konkurencije. Da naš test ipak ne bi postao lijepa bajka, pobrinula se cijena koja iznosi 15.500 kuna, sa čime se Sym Jet Sport X 50 SR također približio europskoj konkurenciji. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvotaktni, jednocilindričan
Obujam: 49,4 ccm
Snaga: 4,5 KS
Napajanje: Rasplinjač
Paljenje: elektronsko
Prijenos: variomat
Spojka: centrifugalna
Okvir: konstrukcija od varenih čeličnih cijevi
Prednji ovjes: teleskopska vilica
Stražnji ovjes: oscilirajuća vilica s monoamortizerom
Kotači: od lagane slitine, 12"
Kočnice: sprijeda kočnice sa 2 klipića i jednim nazubljenim diskom promjera 190 mm, straga kočiona kliješta s 1 klipićem i diskom promjera 190 mm
Gume: prednje 120/70, stražnje 130/70
Spremnik goriva: 6,3 l
Težina: 98 kg
Udaljenost sjedala od tla: 770 mm
Raspoložive boje: plava, crvena, siva
Jamstvo: 2 godine

+ atraktivan dizajn, pouzdan agregat, mala potrošnja, odlične kočnice, agilnost u vožnji gradom, kvaliteta izrade

- visoka cijena, nemaštovitost izrade pojedinih detalja, klasičan agregat za rasnog sportaša