

# Maksi-skuter sportske duše i slabashnog srca

PIŠE:  
TOMISLAV  
BEŠENIĆ

**Nova generacija SYM-ovog maksi-skutera može se pohvaliti solidnom ponudom prtljažnog prostora, bogatom opremom i dobrom ciklistikom. No, dok snažnije inačice ovog skutera dišu punim plućima, testiranoj je 125-ici ipak ponestajalo daha**

**A**IX-EN-PROVANCE: Svojim posljednjim uradcima SYM pokazuje da se po uzoru na neke druge tvrtke iz svog neposrednog susjedstva probudio iz letargije i odlučio raskrstiti s ostavštinom proizvođača jeftinih skutera siromašnih duhom. U skladu s tim, stručnjaci iz koncerna Sanyang Industry polako stvaraju novu generaciju modela koji svojom kvalitetom i pojavom sve više staju uz bok sličnim proizvodima puno razvikanijih i cjenjenijih proizvođača.

Pritom su sigurno svjesni da će svi njihovi proizvodi još neko vrijeme biti opterećenim "istočnim grijehom" svojih često bezličnih predaka i da se drastična transformacija postojećeg imidža ne može ostvariti preko noći, no i najduža putovanja započinju prvim korakom, a ovdje predstavljena serija srednje velikih skutera definitivno predstav-

lja korak u dobrom smjeru. Kako bi dokazali da misle ozbiljno, nisu štedjeli ni truda ni novaca i u južnoj su Francuskoj europskim novinarima predstavili maksi-skuter koji će s vremenom polako zauzimati mjesto pomalo umornog, ali još uvijek aktualnog modela Joyride. A upravo se usporedbom tih dvaju modela može najlakše uvidjeti kakvoj preobrazbi teže stručnjaci SYM-a. Dok Joyride predstavlja praktičan skuter koji se odlikuje solidnom ponudom prostora i izuzetno povoljnom cijenom, ali je lišen svake prepoznatljivosti, nova serija Joymax svojim vanjskim oblikom sugerira da niska cijena više nije glavni prioritet i da se potencijalnim kupcima uz povoljnu kupnju i zadovoljstvo korištenja želi pružiti i puno više osobnosti.

Ne spadamo u onu skupinu ljubitelja dvokotačnih vozila koje skuter svojom ljepotom može oboriti s nogu, no već smo pri prvom pogledu na

Joymax stekli pozitivne dojmove. A kad je tako, onda smo puno otvoreniji prema svim ostalim dobrotama što se skrivaju ispod pomno oblikovanog dizajna. A on se najviše "vrti" oko neobičnog prednjeg svjetla koje čitavom skuteru daje simpatičan i nasmiješeni "look". Kako i priliči jednom maksi skuteru, sve je nekako izduženo i prožeto čistim linijama koje daju potrebnu dozu elegancije. Prednji štit je dovoljno širok da zajedno s visokim vjetrobranom pruži dobru zaštitu od vjetera, a istovremeno je i dovoljno uzak za spretna provlačenja u zakrčenom gradskom prometu. Izgled modela zapremine 250 ccm dodatno je oplemenjen integriranim svjetlima za maglu, no mi smo testirali osnovni model zapremine 125 ccm koji je bio lišen takvih prestižnih, iako ne osobito funkcionalnih elemenata. Simpatično je oblikovan i stražnji kraj skutera, kod kojeg su zaštitna stakla pokazivača pravca razvučena do krajnjih granica, no svejedno djeluju vrlo kompaktno u odnosu na veliko stražnje svjetlo, koje je prilikom kočenja valjda vidljivo i u dalekom Tajvanu. Sveukupno, GTS Joymax je dokaz da i donedavno nemaštoviti proizvođači uz malo dobre volje mogu stvoriti prepoznatljiviji proizvod koji će se svidjeti prosječnom europskom kupcu.

Slična se priča nastavlja i kada sjednete u veliko dvostupanjsko sjedalo. I dok se za prekidače može upotrijebiti izraz 'na istoku ništa novo', ploču s instrumentima je najlakše opisati kao simpatičnu i bogatu, posebno ako uzmemo u obzir da se radi o skuteru. Središnje smješten veliki digitalni ekran obrubljuje polukružni brzinomjer s bijelom podlogom i isto takav obrtomjer. Na spomenutom ćete digitalnom ekranu bez problema očitavati informacije o razini goriva u spremniku, temperaturi rashladne tekućine, ukupnoj i parcijalnoj kilometraži, a tu je i uvijek koristan sat. Kako bi se svi elementi instrumentne ploče povezali u jednu cjelinu i kako ni trenutka ne biste smetnuli s uma tko je proizveo vaše vozilo, tu je još jedna polukružna forma na kojoj se uz veliki znak SYM-a nalazi i nekoliko kontrolnih žaruljica. Ukupni je dojam, kako po pitanju funkcionalnosti, tako i po pitanju dizajna, vrlo pozitivan.

No, nije dizajn jedino što će se svidjeti razmaženom Europljaninu. Kako i dolikuje jednom ozbiljnom maksi skuteru, GTS Joymax nudi obilje prtljažnog prostora i stječe se dojam da su tvorci ovog skutera pokušali svakom slobodnom kubičnom centimetru prostora naći neku



Lijepa princezo, da li je to mobitel u mom džepu ili mi je samo jako drago što te vidim





**CIJENA**  
**22.600 kn**

**U vožnji zavojitom cestom GTS se odlikuje stabilnošću i lakoćom prebacivanja, a najveće zasluge za to ima dobro pogodena ciklistika**

korisnu namjenu. Ako vas ne zanimaju razni pretinci kojima GTS obiluje, možete slobodno preskočiti ovaj odlomak, no oni koji poput vjeverica vole skrivati stvari u raznorazna spremišta sigurno će uživati dok ih nabrajamo.

Ako pomoću ključa za kontakt preko posebne bravice otvorite sjedalo, pred vama će se pojaviti veliki i osvijetljeni prtljažni prostor koji će se učiniti velikim i češkoj obitelji koja se sprema za put

na Jadran i u njega bi bez problema uz integralnu kacigu stala i omanja vreća krumpira. Tu je i široki, ali plitak pretinac u prednjem štitu, koji se također zaključava, te je kao stvoren za pospremanje raznih dokumenata. Maleni pretinac s desne strane armaturne ploče će vas mamiti da u njega spremite mobitel, no on se, nažalost, ne može zaključati, a uz to se teško otvara i još teže zatvara, tako da je to bio jedan od detalja koji nam se



najmanje svidio na GTS-u. No, tu nije kraj spremištima, jer se između vaših nogu na prostranoj podnici može otvoriti još jedan pretinac, koji s jedne strane ima utor za čašu ili limenku, a s druge strane ravno dno kao stvoreno za odlaganje sendviča ili sličnog prehrambenog artikla. Sve to kao da vas izaziva da kod svakog dužeg stajanja na semaforu iz pretinca za dokumente izvučete novine, pa da si uz kavu i hamburger prikratite vrijeme do paljenja zelenog svijetla.

Iako bi ljubitelji automobila oznaka GTS mogla navesti na krivi zaključak da se radi o vozilu sa sportskim genima, Joymax je ipak tipični maxi skuter kod kojeg su performanse u drugom planu, a to posebno vrijedi za testirani GTS 125, kojem omjer konjskih snaga i težine nimalo ne ide u prilog.

Za pokretanje je zadužen tekućinom hlađeni jednocilindraš koji iz zapremine od 124,5 ccm izvlači uobičajenih 12,4 KS zaduženih za hrvanje sa 163 kg suhe težine. To u prijevodu znači da je kod kretanja sa semafora potrebno maksimalno odvrnuti ručicu gasa i imati malo strpljenja, kako bi se dostigla brzina krstarenja od 70 do 90 km/h. Iznad toga skuteru naglo ponestaje daha, a i obrtomjer prelazi oznaku od 8.000 okr/min i tako polako ulazi u crveno područje. To crveno područje ipak treba uzeti s popriličnom rezervom, jer GTS 125 svoju maksimalnu snagu razvija 500 okretaja iznad te oznake, dakle tek pri 8.500 okr/min. Takvu ćemo nelogičnost između prividno nametnutih ograničenja i stvarnih mogućnosti pripisati činjenici da GTS 125 dijeli instrumentnu ploču s modelima zapremine 200 i 250 ccm koji maksimalnu snagu razvijaju na nešto manjim okretajima, pa im stoga i crveno područje počinje nešto ranije.

Kao i svaki maxi skuter te zapremine, GTS 125 ni u jednom trenutku ne zaslužuje da mu pridjenemo pridjev eksplozivan, a stvari se dodatno pogoršavaju kako se kazaljka sve više primiče oznaci 100 km/h. No, ako vam se posreći da uhvatite neku blagu nizbrdicu ili dva tri bofora vjetera u leđa, onda će brzinomjer na trenutak pokazivati i 110 km/h i ni kilometra više. Pri tim je brzinama pogonski agregat opterećen do krajnjih granica i ne postoji nikakva rezerva snage, pa ako vam je život mio, onda sva riskantnija pretjecanja ostavite za neku drugu priliku.

Testna je ruta vodila umjereno zavojitim francuskim cestama na kojima je do izražaja dolazila dobro pogodena ciklistika, tako da smo ne jedanput požalili što nismo za upravljačem snažnijeg i bržeg GTS-a 250, koji bi nam u takvim uvjetima pružio više brzinskih užitaka. No, što je - tu je. Kazaljku obrtomjera smo zakucali debelo u crveno i lagano se "njihali" od zavoja do zavoja. Ako se GTS-u 125, kao uostalom i svakom maxi skuteru te zapremine, može zamjeriti nedostatak sna-





Vodom hlađeni jednocilindraš ima dosta problema s pokretanjem ovog 163 kg teškog vozila, tako da je za neke konkretnije performanse potrebno posegnuti za modelom zapremine 250 ccm



Poklopac spremnika goriva se otvara odgovarajućim zakretanjem ključa u kontakt braví



Uz veliki prtljažnik smješten ispod sjedala i veliki, ali plitak prostor u prednjem štitu, Joymax posjeduje i maleni pretinac za smještaj mobitela, te još jedan zanimljiv pretinac smješten između nogu vozača, u kojem se nalaze utori za smještaj limenki



Bez obzira na to iz kojeg ga kuta gledali, GTS 125 je dokaz da se uz malo mašte može stvoriti skuter koji je po ukusu europskih kupaca





Ploča s instrumentima je bogata i pregledna

ge, onda se ciklistici doista ne može puno toga prigovoriti i ona u dobroj mjeri opravdava sportsku oznaku GTS u nazivu. Zavojima se skuter vozi doista lijepo, lako se prebacuje i dosljedno prati putanju, te prenosi na vozača dojam čvrstoće. Podvozje je za jedan skuter podešeno izrazito sportski, o čemu svjedoči i činjenica da hod prednjeg i stražnjeg ovjesa iznosi svega 70 mm. Takav "škrti" hod se povoljno odražava na vozne osobine i užitak u vožnji, no istovremeno uzima i ponešto od udobnosti prilikom brzog prelaska preko oštećenog asfalta, kada ovjes lako dolazi do kraja hoda.

Bez obzira na to, Joymax je udoban skuter, a tome doprinosi obilje mjesta i dobro pogođena ergonomija, kao i dvostupanjsko sjedalo koje je možda malo pretvrdo, ali je zato opremljeno velikim osloncem za donji dio leđa.

Mislilo se i na suvozača, kojemu su između ostalog namijenjeni preklopivi oslonci za noge motociklističkog tipa, koji se jednostavno i vrlo praktično izvlače tako da se stane na gumbić pored njih. Takvo rješenje omogućuje da na elegantan način stvorite sve potrebne preduvjete za prijevoz suvozačice, bez da ona pritom mora uprljati ruke ili obuću. Sve u svemu, ovim ćete skuterom udobno "gutati" kilometre, a tome će pridonijeti i potpuni izostanak neželjenih vibracija u bilo kojem režimu rada.



GTS 125 je taman dovoljno velik da zasluži pridjev maksima, a opet je dovoljno vitak za svakodnevnu primjenu u gradu

Testna ruta jednog takvog vozila ne bi imala smisla da barem jedan njezin dio nije prolazio zakrčenim gradskim ulicama, dakle u uvjetima u kojima se od ovakvog skutera očekuje da provede dobar dio svog radnog vijeka. Iako mu vanjske dimenzije nisu bezazlene, već smo spomenuli da se GTS po pitanju širine zadržao u prihvatljivim okvirima, tako da se bez muke može gurati između redova automobila, a kada stvarno zagusti, dodatnih nekoliko centimetara manevarskog prostora možete dobiti laganim preklapanjem isturenih vanjskih retrovizora.

Sami retrovizori su u potpunosti lišeni bilo kakvih vibracija i da su još malo pregledniji, na njih ne bismo imali nikakve zamjerke. Slično vrijedi i za kočnice koje se lako doziraju i više nego solidno obavljaju svoj posao, no zauzvrat traže nešto snažniji pritisak na polugu.

Sa deklariranom cijenom od 22.600 kuna, GTS 125 Joymax predstavlja kvalitetno i pristupačno

rješenje za svladavanje prigradskih i gradskih dionica i možemo ga preporučiti svima koji traže udoban, prostran i multifunkcionalan skuter, jasno, pod uvjetom da nisu ovisnici o brzinama. Na prezentaciji smo imali priliku provoziti i nekoliko krugova za upravljačem istovjetnog modela opremljenog agregatom zapremine 250 ccm i naša je topla preporuka da, ukoliko ste u mogućnosti, izdvojite još 7.300 kuna i postanete ponosni vlasnici modela GTS 250, koji sa deklariranih 21,5 KS pruža osjetno bolja ubrzanja i konkretniju maksimalnu brzinu, te je kao takav dovoljno praktičan za svakodnevni odlazak na posao, kao i za dohvaćanje nekog udaljenijeg vikend odredišta. Osim toga, s tim jačim agregatom do punog izražaja dolazi i jedna od glavnih prednosti ovog skutera, a to je njegova "zabavna" ciklistika, koja će obradovati sve one koji žele pristupačan i svakodnevno primjenjiv skuter, s kojim se vikendom može uživati u vožnji zavojitom cestom. ■

Joymax ima dovoljno prostora za udobni smještaj vozača, a ukupnu udobnost kvari tek malo pretvrdo sjedalo i isto takav ovjes koji ponekad ima problema s upijanjem većih neravnina



GTS 125	
TEHNIČKI PODACI	
<b>Motor:</b>	jednocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b>	57 x 48,8 mm
<b>Obujam:</b>	124,5 ccm
<b>Odnos kompresije:</b>	10,5:1
<b>Razvod:</b>	jedna bregasta osovinica i 2 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b>	tekućinom
<b>Paljenje:</b>	elektronsko
<b>Napajanje:</b>	rasplinjač
<b>Spojka:</b>	automatska, centrifugalna
<b>Mjenjač:</b>	variomatik
<b>Okvir:</b>	čelični cjevasti
<b>Ovjes:</b>	klasična vilica, hod 70 mm; straga oscilirajuća vilica s dvostrukim amortizerima, hod 70 mm
<b>Gume:</b>	prednja 110/90-13, stražnja 130/70-12
<b>Kočnice:</b>	naprijed disk promjera 240 mm, straga disk od 200 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b>	duljina 2.165, širina 870, osoviniski razmak 1.475, težina 163 kg
<b>Deklarirano:</b>	snaga -12,4 ks (9,1 kW) - 8.500 okr/min, max. okr. moment - 9,9 Nm pri 6.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b>	12 l
<b>+</b>	prtljažni prostor, izostanak vibracija, upravljivost, oprema, ovjes
<b>-</b>	snaga i ubrzanje, zatvaranje pretinca pokraj upravljačke ploče, garancija od samo godine dana