

► TEST | Sym Maxsym 600i ABS



Design Maxsyma se mi líbil už u čtyřstovky, šestikilo je stejné. Jen ta matná černá...



Praktičnost na prvním místě

Jinak až na barvu a čidlo denního svícení je šestistovka totožná se čtyřstovkou. Design je velice pěkný, Maxsym si zachovává vlastní tvář, a přitom působí elegantně a dynamicky. Zejména když dovozce nabízí rovnou pouze verzi Sporty, která má červeně prošíváné sedlo, černou přední vidlici a černé ráfky s červenými proužky. Skvělý dojem trochu srážejí použité tvrdé slabé plasty kolem přístrojovky a mezi nohama, čili tam, kam se při jízdě díváte pořád, a jejich ne vždy zcela jedničkové slícování, tady mají Tchajwanci ještě pořád trochu rezervy.

Přístrojová deska působí velmi luxusním dojmem, přirovnání k automobilu prémiové značky je na místě. Čtveřice analogových budíků (palivoměr, tachometr, otáčkoměr, teplota vody) je doplněna trojřádkovým displejem v dalším kruhu, bohužel informacně tento displej není příliš nabitý, a dole pod ním jsou kontrolky. Ty sice nejsou zrovna dvakrát dobře vidět, každopádně že se tady dozvíte o zatažené ruční brzdě, vyklopeném stojánku a nedovřeném podsedlovém prostoru, to považuji jednoznačně za nadstandard, stejně jako uzavíra-

telný vývod teplého vzduchu na středovém tunelu.

Nadstandardní je také nabídka úložných prostor. Po obou stranách uzavíratelné spínací skříňky pod řídítky máte malé schránky s neuzamykatelnými víčky, a před koleny potom uzamykatelnou dvojschránku, v níž najdete 12voltovou autozásuvku a pětivoltové úsběčko. Překvapení se skrývá pod sedlem se dvěma plynovými vzpěrami, otvíráním buď klíčkem ze spínačky, nebo čudlíkem z levého řídítka. Zdejší prostor má uprostřed takový kopeček a nejdřív jsem se na něj šklebil, že tam dám tak maximálně otevřenou helmu. Chyba lávky, v pohodě dvě integrální! Navíc je podsedlák osvětlený a ukrývá i tajný vypínač zapalování.

Královský prostor

Jestli má něco Maxsym známku na jedničku s hvězdičkou, je to jednoznačně posaz. Co do prostornosti se mu jen tak něco nevyrovná, sedíte si pěkně nízko, kopyta pohodlně natažená dopředu, řídítka přesně tam, kde mají být, schovaní za velkým a účinným plexi. Věřte mi, není nic otravnějšího než maxiskútr, který je obrovský, ale po nasednutí zjistíte, že si nemůžete natáhnout nohy a místa vám nenabízí víc než městská stopětadvacítká.

VERDIKT

Sym Maxsym 600i ABS	
Motor	7/10
Podvozek	7/10
Brzdy	8/10
Ovladatelnost	6/10
Praktičnost	8/10
Výkon/Cena	7/10

Za dobré peníze maxSYMum muziky

Sym sahá výš a výš, až úplně maxSYMálně nejvyšší! Tak by se možná dal charakterizovat příchod nové vlajkové lodi Maxsym 600i ABS, která přebírá trůn pro stroj s největším objemem motoru téhle tchajwanské značky.

Jan Rameš, honzis@cmn.cz
foto: autor

Čtyřstovku jsem testoval loni a ač jsem byl zpočátku skeptický, protože co nějaký Sym může vědět o maxiskútrech, nakonec mě

Maxsym velmi mile překvapil. Sym o maxiskútrech vážně něco ví. O to víc jsem se těšil na letošní novinku s motorem větším o polovinu, protože šásko napovídalo, že s tím nebude mít sebemenší problém.

Bohužel jen v černé

Šestikilo mě nejprve překvapilo nemile, protože dorazilo v matné černé, což je barva, kterou opravdu nemusím a jejíž oblibu upřímně nechápu. Ale já tu nejsem od chápání barev (ani od toho, abych pochopil, proč se k nám nevozí jiné barevné varianty, když je výrobce nabízí), nýbrž od testování. A bohužel jsem si v tu chvíli byl i fotografem, a řeknu vám, vyfotit matný černý skútr za totálně prosluněného letního dne, to je opravdu lahůdka pro pokročilé...

Poněkud zklamaný jsem byl i z toho, že výrobce i dovozce sice avizují automatické denní svícení z LED diod, jenže to jaksi chybělo. Přitom loňská čtyřstovka jej měla a fungovalo skvěle, pod předním plexi bylo čidlo a jakmile jste vjeli do temnějšího místa (tunel, výtah, les), okamžitě se rozsvítily potkávačky. Šestistovka místo čidla měla záslepku a ani v zavřené garáži se na světlech nic nezměnilo. Ne že bych si nedokázal světla přepnout tlačítkem na řídítku, ale vlk sliboval automatické...

Maxsym využívá svých rozměrů do posledního milimetru.

Dodneška však nechápu Maxsymovo sedlo. Prazvláštně tvarované, ploché, docela krátké, tvrdé, a přitom naprosto pohodlné. Skvěle se má i spolujezdec, kromě bohatě dimenzovaného sedáku ocení také standardně montovanou opěrku, velká madla nebo stupačky, které se vyklápějí šlápnutím shora na jejich čep. Praktické řešení, nemusíte běhat kolem skútru a vyklápět je ručně.

Sportovní projev

Motor od prvního okamžiku dává najevo svůj podstatně větší objem. Jestliže mi čtyřstovka přišla v některých okamžicích na takhle těžký skútr limitní, šestikilo dává všechno s přehledem. O třetinu větší výkon cítíte při každém otočení plynem. Bohužel heftem musíte kroutit víc, než byste čekali, tenhle motor není zrovna lehkoběžný a musíte ho pořád trochu takřkajíc držet u huby. Jako kdybyste měli příliš pomalý převod, asi jako když na čtyřkolce zařadíte redukci. Tohle by určitě šlo (a chtělo) doladit, soustava motor-variátor-kontrastní pružina spolu občas poněkud bojuje. Jistě by se tím docílila lepší efektivity při zřejmě ještě lepší dynamice, která už takhle je skvělá. S Maxsymem nemůžete jezdit jako s jinými skútry „pořád fullgas“, sto čtyřicet je totiž v tu ránu běžná rychlost i na zakroucených okresech, když se silnice narovná, máte tam o třicet víc...

Silnému motoru vhodně sekunduje podvozek, přesně podle očekávání. Přes hrboly (a že jich tu máme) sice zrovna nepluje, problém je hlavně v předku a s rychlými tvrdými rány, chvíle pro Maxsymba však přijde na dobrém povrchu, nejlépe se spoustou zatáček. Dal jsem si několikrát po sobě jednu trať závodu do vrchu a domů mě vyhnala až blížící se bouřka. Maxsym je velmi, velmi pevný skútr, ani v táhlých zákrutách nepodléhající vlnění, a svému řidiči nabízí až motocyklovou jistotu. Ve spojení se silným motorem zatáčková nirvána, a své si k tomu řeknou i silné a účinné brzdy, vpředu jsou dokonce radiální čtyřpístky!

Za cenu čtyřstovek

Nový největší Maxsym je určitě zajímavou alternativou k maxiskútrům renomovaných značek. Možná nemá tak komfortní odpružení, špičkové zpracování a silný motor by pravděpodobně fungoval efektivněji s lehce poladěnou převodovou soustavou, nicméně může se pochlubit slušným výkonem, sportovně laděným podvozkem, výbornými brzdami s ABS, velkorysou nabídkou prostoru, praktičnos-

tí a vše korunuje famózní cena na úrovni, za kterou konkurence prodává čtyřstovky.

Skútr do testu zapůjčila firma Nevima Group.



Podsedlový prostor je zvláštně tvarovaný, ale v pohodě pojme dvě velké helmy

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Sym Maxsym 600i ABS	
Objem	565 cm³
Výkon	34 kW/46 k@7000
Hmotnost	238 kg (bez náplní)
Cena	174 000 Kč
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, OHC/4, vstříkování, elektrický startér, variátor	
Podvozek: ocelový rám, vpředu teleskopická vidlice Ø 41 mm, vzadu kyvná vidlice se dvěma tlumiči s nastavitelným předpětím, brzdy s ABS vpředu 2 kotouče Ø 275 mm, čtyřpístkové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 275 mm, dvoupístkový třmen, parkovací brzda, pneu Maxxis vpředu 120/70R15, vzadu 160/60R14, lité ráfky	
Rozměry: délka 2270 mm, šířka 825 mm, výška 1410 mm, sedlo 755 mm, rozvor 1560 mm, světlá výška 132 mm, nádrž 14,2 l	