



Η ΠΙΟ VFM ΣΟΥΖΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Στην Ελλάδα οι Supermotard μοτοσυκλίδες αποτελούν είδος υπό εξαφάνιση, ενώ τα ελάχιστα μοντέλα που πωλούνται -τα εξής τρία- κοστίζουν από 13.700-15.600 ευρώ. Κάπου εδώ εισέρχεται η ενδιαφέρουσα περίπτωση του SWM SM 500 R, που κοστίζει τα μισά και βγάλλει, αποτελώντας μια από τις ελάχιστες εναλλακτικές στα κορυφαία SM χωρίς να απαιτεί να ξοδέψεις μια περιουσία για την αγορά του

Το

2023 έκλεισε με 15 ταξινομήσεις του "πολιτικού" SM του Pierer Group στα 700 κυβικά (στα χρώματα των KTM, GASGAS & Husqvarna), με μονοψήφιο αριθμό για το KTM 450 SMR που δεν βγάζει αριθμό κυκλοφορίας, και με μία ταξινόμηση για το SWM SM 500 R VAtm -Varese tera di moto.

Την κυριαρχία του Ομίλου Pierer που αλωνίζει το 2024 ήρθε να αμφισβητήσει ένα ακόμα ακριβό σε απόκτηση και κορυφαίο σε επιδόσεις μονοκύλινδρο μοντέλο, το Ducati Hypermotard 698. Μόνο που μέσα στους πρώτους 10 μήνες του 2024 έχει σημειώσει 9 ταξινομήσεις έναντι 3 του KTM 690 SMC-R, 5 του Husqvarna 701 Supermoto, μίας για το SWM Supermoto SM 500 R, και καμίας για το GASGAS SM700.

Όσο κι αν λατρεύουμε τα εξαιρετικά διασκεδαστικά σε πίστα και δρόμο μονοκύλινδρα μοντέλα που έχουν ως βάση τις μονοκύλινδρες -κυρίως- On-Off μοτοσυκλίδες, τόσο δεν μπορούμε να εθελοτυφλούμε για το μικρό μέγεθος της αγοράς που αυτά αφορούν. Οι παιδιότερες εποχές όπου κάθε ιαπωνικό εργοστάσιο είχε μία -ή και δύο- μοτοσυκλίδες Supermotard έχουν περάσει, με μικρή ελπίδα για επιστροφή της Ιαπωνίας στο παιχνίδι, από το ολλοκαίνουργιο Suzuki DR-Z 4SM του 2025 που θα μπορούσε να δελεάσει και τους υπόλοιπους Ιάπωνες να κάνουν ανάλογη κίνηση -ή όχι.

Δίπλα στα ευρωπαϊκά SM των 13 έως σχεδόν 16 χιλιάδων ευρώ, στέκεται εδώ και μερικά χρόνια και η SWM που έχει μεν ιταλική έδρα, ανήκει όμως στην κινεζική Shineray. Το πάτημα της εταιρείας στα μεσαία Supermoto γίνεται με το SM 500 R που έχει ως βάση το παλαιότερο



Λιτή οθόνη, παλαιάς κοπής κλειδί, κλειδαριά στον λαιμό -δεν φαίνεται, αλλήλ ρυθμιζόμενες αναρτήσεις

που δείχνουν υπέροχα αλλήλ προσθέτου αρκετό βάρος (ένα μονό aftermarket τελικό σίγουρα θα κόψει πολλή κιλά), με τροχούς 17 ιντσών με ακτίνες, μεγάλο δίσκο-μαργαρίτα μπροστά με ακτινική τετραπίστονη δαγκάνα, και ίσια σέλα που επιτρέπει στον αναβάτη να μετακινηθεί σε τεράστιο εύρος θέσεων πάνω της.

Σε πιο κοντινή παρατήρηση διαπιστώνει κανείς πως αν στα σημεία που έχει σημασία (αναρτήσεις, φρένα, ελαστικά) το SM 500 R δεν κάνει παραχωρήσεις, στις μικρές καθημερινές λεπτομέρειες η ιστορία είναι διαφορετική.

Το παλιό μικρό κλειδί με την εγκοπή που το κάνει εύκολο να αντιγραφεί και μπαίνει στον κεντρικό διακόπτη μόνο από τη μία πλευρά, το αναχρονιστικό, δύσχρηστο και αναποτελεσματικό κλειδωμά του τιμονιού στον λαιμό, η τάπα ρεζερβουάρ που δεν κλειδώνει, η σκληρή σέλα που αφαιρείται με βίδα μισής στροφής, η μικροσκοπική οθόνη οργάνων με τις ελάχιστες ενδείξεις, και οι άσχημοι τετραγώνιοι καθρέπτες, μαζί με τα πολύ μικρά διαστήματα service στα 500 και κάθε 2.000 χλμ. σίγουρα δεν φέρνουν στο μυαλό σύγχρονη καθημερινή μοτοσυκλέτα, αλλήλ αγωνιστικό

μοντέλο Supermoto SM 450 R της Husqvarna, πριν η KTM αγοράσει τη Husqvarna από την BMW το 2013, ενώ ακόμα και η επιλογή του ονόματος παραπέμπει στη Husqvarna και στον πρόγονο SM 450 R.

6.790 ευρώ

Το μικρό κόστος του SWM SM 500 R σε συνδυασμό με το γεγονός πως αποτελεί τη μόνη μονοκύλινδρο SM εναλλακτική λύση στα ακριβά μοντέλα της κατηγορίας είναι σίγουρα το μεγάλο Unique Sales Point της μοτοσυκλέτας.

Στην πρώτη επαφή μας με τη μοτοσυκλέτα βλέπουμε ένα

διαφορετικό, και καθαίσθητο κοστούμι σε σχέση με τα μοντέλα της Husqvarna και γνωστά ονόματα στις ρυθμιζόμενες αναρτήσεις (KYB), στα φρένα (Brembo), στα ελαστικά πρώτης τοποθέτησης (Michelin) και στις χούφτες (Acerbis), ενώ η κόκκινη κεφαλή "φωνάζει" για τις επιδόσεις του κινητήρα.

Η σιλουέτα του SM 500 R είναι λεπτή και επιθετική, με ψηλό φτερό που "σπάει" στη μέση, με δυο τελικά εξαμίσεων



Φρενάρα με δύναμη, και αίσθηση, για πολλή g ελεγχόμενους επιβράδυνσης



μοντέλο παλαιάς κοπής, με προσθήκη βασικού εξοπλισμού δρόμου για να βγάλει αριθμό κυκλοφορίας. Δύσκολη είναι και η διαβίωση του συνεπιβάτη, ο οποίος έχει μικρό μερίδιο σέλας και ψηλά τοποθετημένα μαρσπιέ.

Η ποιότητα κατασκευής πάντως είναι καλή για ημί-αγωνιστικό μοντέλο με πινακίδα, με μικρές ατέλειες, πχ. στα αυτοκόλλητα που δεν δείχνουν ιδιαίτερα ανθεκτικά και σε κάποια "αφρόνιστα" καλώδια.

Απολαυστική οδήγηση!

Πρέπει να πούμε πως η πρώτη προσπάθεια συμβίωσης με το SM 500 R δεν ήταν επιτυχημένη, καθώς στα πρώτα χιλιόμετρα της δοκιμής μας προβλήματα με τον ανορθωτή και τον συμπλέκτη έστειλαν τη μοτοσυκλέτα για service. Η αντιπροσωπεία επενέβη άμεσα, και έτσι μπορούσαμε να απολαύσουμε το SM 500 R όπως του άξιζε, σε ένα απροβλήτα εβδομαδιαίο τεστ με άπειρες σούζες και βόλτες στα ορεινά κοντινά σημεία εντός Αττικής.

Όσον αφορά στην οδήγηση, το SM 500 R κρατά πολύ ψηλά τον παράγοντα διασκέδαση όπως αρμόζει σε Supermoto μοτοσυκλέτα, έχοντας σωστή γεωμετρία για γρήγορη οδήγηση, και εξαιρετικές αναρτήσεις και φρένα, που χαρίζουν αίσθηση, πληροφόρηση και σπορ κράτημα. Το ABS απενεργοποιείται εύκολα με το πάτημα ενός κουμπιού, και η μοτοσυκλέτα σπκώνεται απολαυστικά σούζα με 1η, 2α χωρίς συμπλέκτη και με τσίμπημα και με 3η, έχοντας αρκετή δύναμη για

να κρατήσει ψηλά τον τροχό, χωρίς να πρέπει να βρίσκεστε συνεχώς στο σημείο ισορροπίας.

Σε διαδρομές με στροφές, η μοτοσυκλέτα είναι υπέροχη, με γρήγορες αντιδράσεις χάρη και στο πολύ μικρό βάρος, υποδειγματική σταθερότητα, άριστη συνεργασία μπροστινού και πίσω μέρους, και κορυφαίο μπροστινό φρένο με τρομερή αίσθηση και μεγάλη δύναμη, για εύκολα rolling endo.

Στην καθημερινή συμβίωση σε ρυθμούς βόλτας το SM 500 R είναι απαιτητικό, έχοντας αρρυθμίες χαμηλά στον ψεκασμό, στο σταθερό γκάτζι, αρκετούς κραδασμούς που φτάνουν σε μαρσπιέ, σέλα και καθρέπτες, και ψηλή σέλα-τσιμέντο, ενώ το σκληρό κιβώτιο με τη δύσκολη εύρεση νεκράς εν στάσει και με την εύκολη εμπλοκή της χωρίς να το θέλεις ανάμεσα σε πρώτη και δεύτερα,



Απολαυστικός κινητήρας, με μικρά όμως διαστήματα service

μαζί με τον σκληρό και ασαφή συμπλέκτη περιπλέκουν την κατάσταση. Μόλις όμως ανεβάσεις μερικά κλικ σε ταχύτητα, όλα έρχονται και κουμπώνουν, με τη μοτοσυκλέτα να σου δείχνει πως θέλει κυνήγι για να αποδώσει όπως μπορεί.

Στο δυναμόμετρο μπορεί να είδαμε 45 ίππους στον τροχό, αλλήλ στον δρόμο φαίνονται περισσότεροι, ενώ στο κοντέρ είδαμε μέχρι και... 180 χλμ/ώρα τελική ταχύτητα! Ο ήχος του κινητήρα είναι απολαυστικός αλλήλ και πολύ δυνατός, ειδικά όταν ανεβαίνουν οι στροφές.

Η τιμή τιμή δεν έχει

Η χαρά της οδήγησης που σου δίνουν τα μονοκύλινδρα Supermoto μοντέλα σε αστικές διαδρομές και σε μικρές πίστες δύσκολα αντιγράφεται, και το SM 500 R έχει εν αφθονία όλες αυτές τις οδηγικές αρετές που σε κάνουν να χαμογελάς, να γελάς, ή μερικές φορές και να ουρλιάζεις από χαρά μέσα από το κράνος. Αν μπορείτε να συμβιώσετε με τη σπαρτιατική ημί-αγωνιστική κατασκευή και με τη μεγάλη έλλειψη ανέσεων και χρηστικών λεπτομερειών, και αν δεν θέλετε να δώσετε 15 "χίνες" για Supermoto κουλίγκανισμό, οι επόμενες επιλογές σας τελειώνουν κάπου εδώ. 🏍️

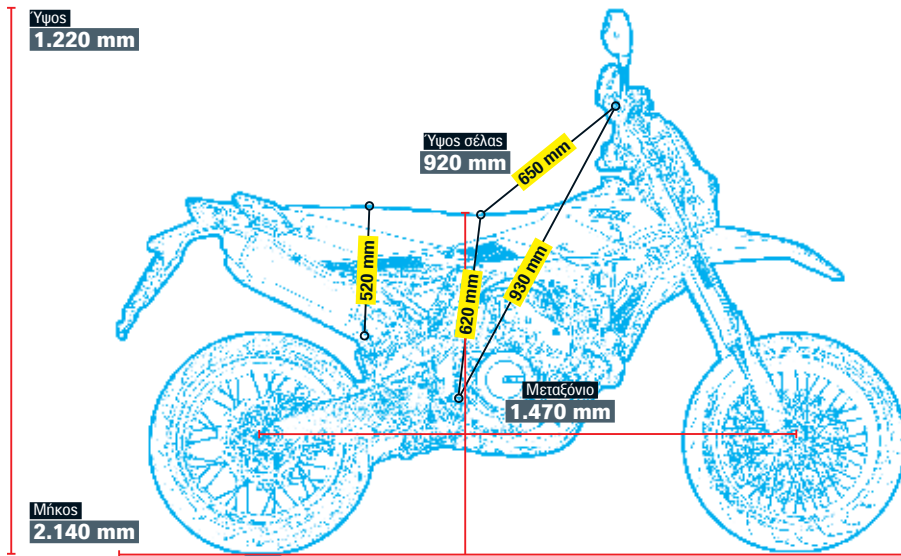


Σέλα - δοκιμασία αντοχής για τα οπίσθια του αναβάτη, αλλήλ ιδανική για SM χρήση

SWM SM 500 R VAtm

K-Motors South East Europe

€ 6.790



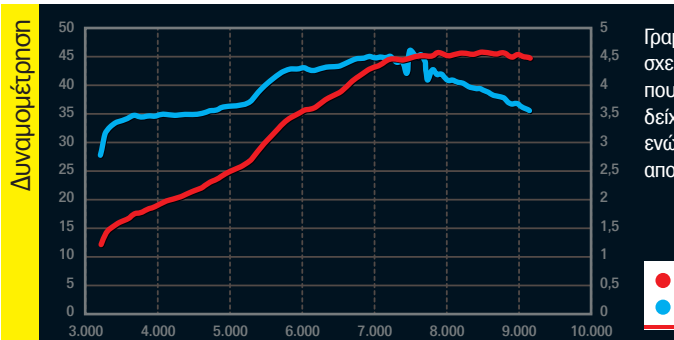
Μέτρηση Βάρους

Πίσω: 52,35% | **146,3 kg** | χωρίς καύσιμο: 140,0 kg | Σφάλμα στοιχείων κατασκευαστή: 4,5% | Εμπρός: 47,64%

ΠΙΣΩ
ΑΝΑΡΤΗΣΗ
 Μονό αμορτισέρ KYB
Διαδρομή (mm): 290 mm
Ρυθμίσεις: Απόσβεση συμπίεσης, επαναφοράς, προφόρτιση
ΤΡΟΧΟΣ
Ζάντα: 4,25 x 17
Ελαστικά: Michelin Pilot 150/60-17
ΦΡΕΝΟ
 Δίσκος 240 mm, δαγκάνα ενός εμβόλου, ABS

ΕΜΠΡΟΣ
ΑΝΑΡΤΗΣΗ
 Ανεστραμμένο πιρουίνι KYB
Διαδρομή/Διάμετρος (mm): 250 / 48
Ρυθμίσεις: Απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΣ
Ζάντα: 3,50 x 17
Ελαστικά: Michelin Pilot 120/70-17
ΦΡΕΝΟ
 Δίσκος 320 mm, 4πίστονη ακτινική δαγκάνα Brembo, ABS

ΟΡΓΑΝΑ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ
 Ψηφιακή LCD οθόνη οργάνων με ενδείξεις ταχύμετρου, στροφόμετρου, ολικού και μερικού χιλιομετρητή, στάθμης καυσίμου, ρολογιού, νεκράς, μεγάλης σκάλας φώτων, φλας, ψεκασμού, ABS, θερμοκρασίας κινητήρα, ρεζέρβας, κ.α. και με δυο φωτισμούς, λευκό και μπλε. Μονό σταντ, ποδιά, χειρολαβές συνεπιβάτη, LED φώτα, κούφρες Acerbis, μεταλλική ποδιά



● Ισχύς (HP): **45,84 / 7.900**
 ● Ροπή (kg.m/rpm): **4,50 / 6.850**

Εξοπλισμός αναβάτη
 Κράνος: **Bell**
 Μπουφάν: **Richa**
 Γάντια: **Nordcode**

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος: Ατσάλινο, σωληνωτό μονής ραχοκοκαλιάς με διπλούς σωλήνες στο κάτω μέρος
 Πλάτος (mm): 850
 Βάρος κατασκευαστή, κενή / γεμάτη (kg): - / 140

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος: Τετράχρονος, μονοκύλινδρος, υγρόψυκτος Euro5+
 Διάμετρος επί διαδρομής (mm): 97 x 67,8
 Χωρητικότητα (cc): 501
 Σχέση συμπίεσης: 12,9:1
 Ισχύς (HP/rpm): 34 / 52 (full power kit)
 Ροπή (kg.m/rpm): -
 Ειδική ισχύς (HP/l): 103,8
 Τροφοδοσία: Ψεκασμός
 Σύστημα εξαγωγής: 2 σε 1 σε 2
 Σύστημα λίπανσης: Ήξηο κάρτερ
 Σύστημα εκκίνησης: Μίζα

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης: Υγρός, πολυδίσκος, υδραυλικός
 Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση: 2,739
 Τελική μετάδοση / σχέση: Αλυσίδα και γρανάζα / 2,800

ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

Ρύθμιση βαλβίδων (km): Στα πρώτα 500 και κάθε 2.000
 Αλλαγή λαδιού (km): Στα πρώτα 500 και κάθε 2.000
 Ποσότητα λαδιού με/χωρίς φίλτρο (l): 1,5 / 1,7
 Φίλτρο λαδιού / αλλαγή (km): Στα πρώτα 500 και κάθε 2.000



Το **MOTO** γεμίζει με **EKO PREMIUM 98**