

Dymoto Mista 150, Πλήρης Δοκιμή: Σίφουνας!

ΠΛΗΡΕΙΣ ΔΟΚΙΜΕΣ 17/03/2022

Γρήγορο, ελκυστικό και υπερ-εξοπλισμένο

Κυβισμός: 150 cc * Ιπποδύναμη: 16,2 ίπποι (12,1 kW) στις 8.500 rpm * Τελική: 116 km/h (πραγματική) * Βάρος: 149 kg (γεμάτο) * Τιμή: 3.545 ευρώ

Ένα κομψής και “μυώδους” εμφάνισης σκούτερ πόλης θα κυλήσει τις ρόδες του τον Απρίλιο στην ελληνική αγορά. Με πλούσιο εξοπλισμό και μοντέρνο, ισχυρό κινητήρα. Το Dymoto Mista 150 έρχεται να καλύψει την νεότευκτη κατηγορία των Adventure σκούτερ. Κείμενο: Βασίλης Αντζουλάτος, Φωτογραφίες: Οδυσσέας Σολωμού



Mista σημαίνει στα ιταλικά “ανάμεικτο”, **αλλά και διαφορετικό**, αυτό που διαθέτει παραπάνω από μία ιδιότητες και χαρακτήρα, ό,τι ακριβώς συμβαίνει δηλαδή στην περίπτωση του Dymoto Mista 150.



Η DYMOTO είναι το νέο brand, που χρησιμοποιεί κινητήρες της Daytona, και η διάθεση των προϊόντων της θα γίνει μέσω του δικτύου της Enomoto.

Η εμφάνιση του [Dymoto Mista 150](#) πραγματοποιεί ένα βήμα μπροστά και ακολουθεί ταχύτατα τις τελευταίες τάσεις της μόδας στα σκούτερ, που έχουν δημιουργήσει μια νέα κατηγορία, την **Urban Adventure**.

Τον Απρίλιο που θα έρθει το Mista στην Ελλάδα, **θα είναι το τρίτο σκούτερ της κατηγορίας** αυτής μετά το Honda ADV350 και το Aprilia SR GT 125/200.

Τι είναι τα Urban Adventure; Στην πραγματικότητα πρόκειται για σκούτερ δρόμου ή πόλης, με διαφορές στην εμφάνισή τους και στον εξοπλισμό τους, που **ενσωματώνουν στοιχεία από την αντίστοιχη κατηγορία Adventure** μοτοσυκλετών. Αυτών που προορίζονται για χρήση δρόμου και χώματος.



Κοντή ζελατίνα και “ρωμαλέα” όψη με τέσσερις προβολείς

Να υπενθυμίσουμε εδώ πως η πρώτη διδάσασα εταιρία – τουλάχιστον τα τελευταία χρόνια – η **οποία επανέφερε την κατηγορία των σκούτερ** που θεωρητικά μπορούν να κινηθούν και στο χώμα, είναι η Honda και το πρώτο μοντέλο που παρουσιάστηκε ήταν το X-ADV 750.

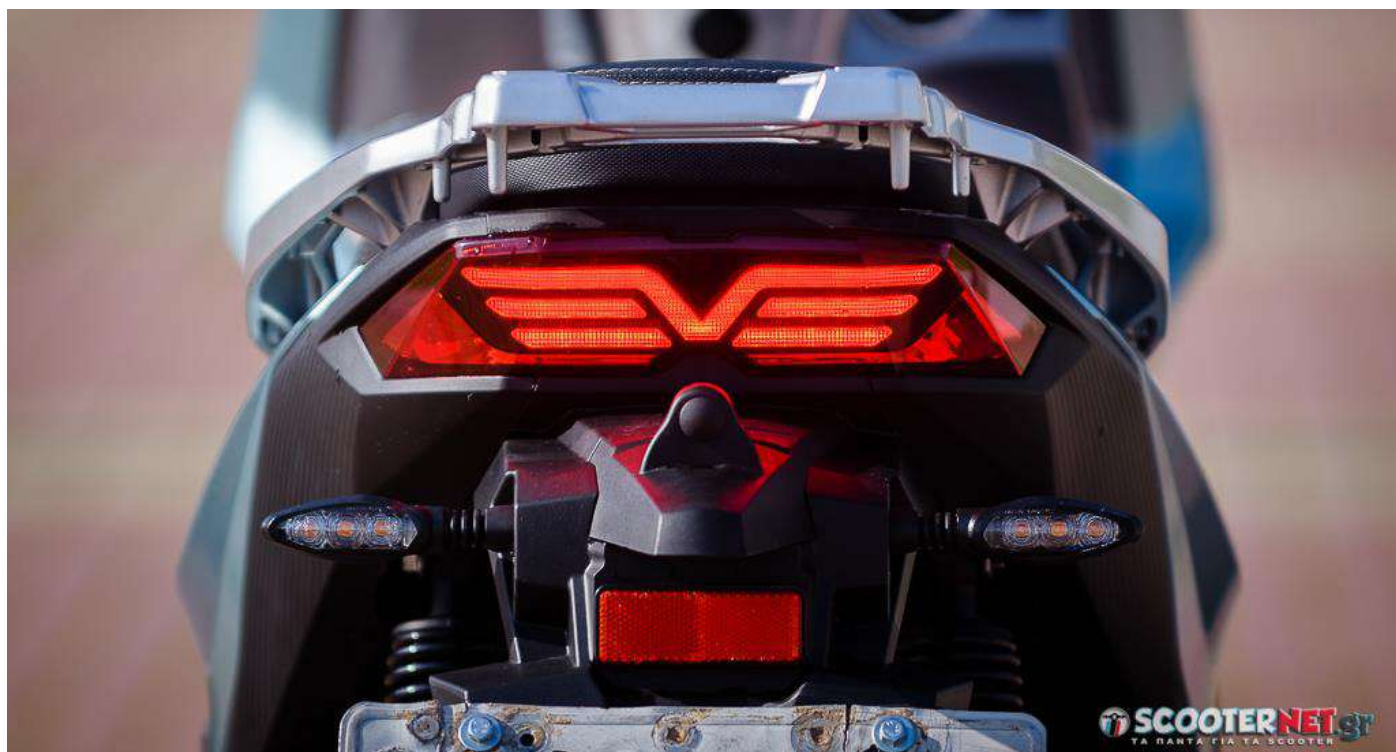


Αν δείτε το Dymoto Mista 150 από το πλάι, **θα παρατηρήσετε τα διαφορετικής σχεδίασης, βαμμένα ασημένια, πλαστικά τμήματα** να διατρέχουν τον κορμό του, θέλοντας να θυμίσουν αντίστοιχα σημεία και εξαρτήματα (όπως πχ. προστατευτική ποδιά κινητήρα) που συναντάμε πάνω σε μοτοσυκλέτες on/off.



Μεγάλη σέλα για τον αναβάτη

Επίσης το Mista διαθέτει το χαρακτηριστικό αλλά και **παραδοσιακό ρύγχος** της παραπάνω κατηγορίας, κάτω από τους δύο καλοσχεδιασμένους προβολείς του, ανισόπαχο σωληνωτό τιμόνι, αμορτισέρ **λαδιού-αερίου με ξεχωριστό δοχείο**, αναρτήσεις ελαφρώς μεγαλύτερων διαδρομών, αλλά και λάστιχα με βαθιά χάραξη για χρήση και στην άσφαλτο και στο χώμα.



Μοντέρνο σχήμα για το οπίσθιο φωτιστικό σώμα

Μπορεί οι τροχοί να είναι διαμέτρου 14 ιντσών μπροστά και 13 ιντσών πίσω, **αλλά τα λάστιχα είναι φαρδιά** (110/80 μπροστά και 130/70 πίσω) και έτσι μπορούν να προσφέρουν πρόσφυση και στην κίνηση εκτός δρόμου.



Χυτή μαύρη ζάντα με 10 μπράτσα και φισούνες στα καλάμια του πιρουνιού

Από την ίδια κατηγορία μοτοσυκλετών προέρχονται και οι δίσκοι τύπου μαργαρίτα, οι οποίοι **ας μην ξεχνάμε ότι πρωτοεμφανίστηκαν** πάνω σε off-road μοντέλα.

Το νέο Dymoto Mista 150 (powered by Daytona, όπως λέει η αντιπροσωπεία), **θα κοστίζει κοντά στις 3,5** χιλιάδες ευρώ και θα διατίθεται σε τέσσερις χρωματισμούς: μαύρο, ασημί, γαλάζιο μεταλλικό, **αλλά και σε έναν έντονο πορτοκαλί/μαύρο** συνδυασμό, με πορτοκαλί ζάντες, που θυμίζει φυσικά KTM, μια εταιρία που συνδέεται έντονα με μοτοσυκλέτες χρώματος.



Έστω και μικρό υπάρχει ρύγχος κάτω από τους προβολείς

Το Dymoto Mista 150 θα διαθέτει και δίδυμο αδελφάκι, αλλά με [κινητήρα 125 κυβικών](#) – ώστε να εμπίπτει στην κατηγορία των δίτροχων που μπορούν να οδηγηθούν με δίπλωμα αυτοκινήτου.

Στο Δρόμο

Βολική και άνετη είναι η θέση οδήγησης του Dymoto Mista 150, αφού στην πραγματικότητα το Compact διαστάσεων σκούτερ ανήκει στην κατηγορία των Mini GT (PCX, Nmax, Jet X) που έχουν σαν βασικό χώρο δράσης την πόλη.

Το Mista 150 και σαν συνολική δομή και σαν εργονομία **ακολουθεί τη σχολή** που ξεκίνησε το Honda PCX 125.

Αυτό σημαίνει πως ο κορμός του αναβάτη είναι όρθιος, τα πόδια του στα μαρσπιέ – δεξιά και αριστερά από το μεγάλο κεντρικό τούνελ- **τοποθετούνται με τις γωνίες των γονάτων να βρίσκονται στις 90 μοίρες** και το τιμόνι είναι τοποθετημένο κοντά στο σώμα του αναβάτη.

Η σέλα είναι άνετη και μεγάλη και απέχει από το έδαφος ύψος 775 mm, ταιριάζοντας ακόμα και στα χαμηλότερα αναστήματα.



Πολύ μεγάλος και όμορφος είναι ο πίνακας οργάνων που είναι **μία έγχρωμη οθόνη LCD 7 ιντσών** με πολλές ενδείξεις (ταχύμετρο, στροφόμετρο, ολικός χιλιομετρητής, δύο μερικοί χιλιομετρητές | θερμοκρασία περιβάλλοντος, θερμοκρασία ψυκτικού κινητήρα, στάθμη καυσίμου).



Περιστροφικός κεντρικός διακόπτης χωρίς κλειδί

Οι καθρέφτες διαθέτουν μεγάλα μπράτσα και δίνουν καλό πεδίο ορατότητας, ενώ οι μανέτες είναι ρυθμιζόμενες (!) αποτελώντας δυο ακόμα ποιοτικά εξαρτήματα **πάνω σε μία συνολικά ποιοτική κατασκευή με πολλές και προσεγμένες λεπτομέρειες** και καλό φινίρισμα, αφού τίποτα δεν έχει διαφύγει της προσοχής των ανθρώπων που το κατασκεύασαν.



Όχι μόνο σωληνωτό, αλλά και ανισόπαχο τιμόνι με αντίβαρα στα άκρα του

Τα πόδια του αναβάτη είναι ελαφρώς περιορισμένα στα μαρσπιέ (στο μήκος δηλαδή) ειδικά αν φοράει νούμερο παπουτσιών άνω του 45.



Μεγάλη οθόνη με μεγάλες ενδείξεις και στροφόμετρο

Το τιμόνι γυρίζει με ελάχιστη δύναμη, **έχει μεγάλο κόψιμο δεξιά-αριστερά**, και όσον αφορά το ύψος και το πλάτος του δεν θα δυσκολέψουν τα περάσματα κατά τη διήθηση ανάμεσα στα αυτοκίνητα. Συνολικά το Mista είναι ένα πολύ εύκολο στη χρήση σκούτερ.

Βάζοντας μπροστά τον κινητήρα, σημειώνουμε την **έλλειψη των μηχανικών θορύβων** αλλά και τη ζωντάνια και δύναμη που εμφανίζει στο άνοιγμα του γκαζιού.



Εδώ να πούμε ότι ο κινητήρας είναι τετράχρονος, **μονοκύλινδρος, τετραβάλβιδος και υγρόψυκτος, με απόδοση 16,5 ίππους** στις 8.500 rpm και 1,45 kg-m ροπής στις 6.500 rpm, τροφοδοτείται από ψεκασμό της Bosch και είναι μοντέρνας αρχιτεκτονικής, με το ψυγείο τοποθετημένο στο δεξί άκρο του στροφάλου, στον διαμήκη άξονα.



Ισχυρός και ζωντανός σε αντιδράσεις κινητήρας

Η δυνατή επιτάχυνση ξεκινάει από τα 30 περίπου km/h και διατηρείται μέχρι τα 70, θυμίζοντας 150άρι που έχει πάρει αναβολικά.

Η ζωντάνια του μηχανικού συνόλου και η καλή απόκριση στο γκάζι, που καταφέρνει και υψηλή τελική, **με το κοντέρ να δείχνει 127 χιλιόμετρα την ώρα** (116 πραγματικά) συμπληρώνουν ένα πολύ ευχάριστο στη χρήση σκούτερ που σε κερδίζει γρήγορα.



Καλή αίσθηση και απόδοση από το κυματιστό δισκόφρενο του μπροστινού τροχού

Μπορεί ο τετραβάλβιδος κινητήρας των 16 + ίππων να “φωνάζει” λίγο παραπάνω στο άνοιγμα του γκαζιού, αλλά οι εκκινήσεις από τα φανάρια **είναι από τις κορυφαίες της κατηγορίας.**





Τα φρένα του Dymoto Mista 150 αποτελούνται από **μονά κυματιστά δισκόφρενα** – και τα δύο με διπίστονες δαγκάνες. Το μπροστινό είναι 256 mm και το πίσω 220, αμφότερα με ABS.

Οι δύο δίσκοι προσφέρουν συνολικά πολύ καλές αποστάσεις φρεναρίσματος, ενώ αν τα κρίνουμε ξεχωριστά, θα δούμε ότι έχουμε **ένα πολύ καλό και δυνατό μπροστινό φρένο** και ένα δυνατό πίσω φρένο, που όμως δεν έχει καλή αίσθηση στη μανέτα, με το ABS του να λειτουργεί παρεμβατικά. Έτσι κι αλλιώς, όμως, μιλάμε για το πίσω φρένο που είναι συνοδευτικό του αποτελεσματικότητας μπροστινού, το οποίο επωμίζεται το 70 με 80% του φρεναρίσματος.

Μπορεί η ζελατίνα του Mista να ρυθμίζεται σε δύο θέσεις, όμως είτε στη μία, είτε στην άλλη θέση, μικρή **είναι** η διαφορά του αέρα που καταλήγει στον αναβάτη. Μην ξεχνάμε ότι το σκούτερ ανήκει στην κατηγορία των mini GT η οποία δεν φημίζεται για την προστασία από τα στοιχεία της φύσης που παρέχει, ιδίως στο επάνω μέρος του σώματος των αναβατών. Είπαμε ότι το 150 **είναι σκούτερ πόλης** και δεν προορίζεται για μεγάλες διαδρομές ούτε για ταξίδια.



Ιδιαίτερα καλές αποδεικνύονται οι αναρτήσεις (με διαδρομές στα 115 χιλιοστά) οι οποίες ξεχωρίζουν από τις υπόλοιπες των ανταγωνιστών του Mista, αφού **και μαλακές είναι και σωστές αποσβέσεις** διαθέτουν.

Αν παρατηρήσετε τα αμορτισέρ λαδιού-αερίου με ξεχωριστά ρεζερβουάρ της πίσω ανάρτησης, θα δείτε ότι **διαθέτουν αραιές και πυκνότερες σπείρες** που δημιουργούν προοδευτική λειτουργία. Όταν τερματίζουν τα αμορτισέρ, μικρούς κραδασμούς θα δεχτεί στη μέση του και ο συνεπιβάτης, ο οποίος γενικά **έχει μία αρκετά άνετη θέση** (ειδικά αν αναλογιστούμε τις compact διαστάσεις του 150).

Οι ταχύτατες αντιδράσεις του σκούτερ στο γύρισμα του τιμονιού και του συνόλου συνοδεύονται από πολύ καλή σταθερότητα και κράτημα στις στροφές από τα καλύτερα της κατηγορίας.

Στις σημαντικές σημειώσεις να αναφέρουμε **τα πολύ καλά φώτα full LED** (και DRL LED) τη νύχτα, την ευκρινή οθόνη, την ύπαρξη συναγερμού (!), αλλά και συστήματος Keyless, αλλά κι **ένα μοναδικό σε σκούτερ σύστημα cornering lights**, που, με το πάτημα του φλας, ενεργοποιεί μία πρόσθετη δέσμη φωτός στο εσωτερικό της στροφής για καλύτερη ορατότητα!



Τελικά

Το Dymoto Mista 150, το οποίο όπως ήδη αναφέραμε, φτάνει στην Ελλάδα τον Απρίλιο του 2022 και θα κοστίζει κάτι παραπάνω από 3.500 ευρώ, είναι **μία πραγματικά νέα πρόταση με έντονο χαρακτήρα** ανάμεσα στα σκούτερ πόλης. Ξεφεύγει από τα συνηθισμένα όχι μόνο χάρη στη μοντέρνα και προχωρημένη του εμφάνιση, αλλά και λόγω του ότι **έχει τη δυνατότητα να κινηθεί και σε χωματόδρομους**, ικανότητα που θα εκτιμηθεί ιδιαίτερα το καλοκαίρι.

Όπως για παράδειγμα στις διακοπές στα νησιά, που δεν διαθέτουν τους καλύτερους δρόμους του κόσμου, και όπου σχεδόν πάντα για να φτάσεις στις ωραίες παραλίες **θα πρέπει να περάσεις από χωματόδρομους**.

Σημείο διαφοροποίησης του και ο ισχυρός κινητήρας που κάνει το σκούτερ **από τα ταχύτερα της κατηγορίας**, σε συνδυασμό με καλά φρένα και αναρτήσεις και εξίσου καλή οδική συμπεριφορά.

Εν κατακλείδι έχουμε να κάνουμε με **μία “δεμένη” σε όλους τους τομείς, ολοκληρωμένη πρόταση** που διαθέτει παράλληλα κι έναν “χαρούμενο”, ζωντανό χαρακτήρα, κι όλα αυτά με την αύρα των μοτοσυκλετών “περιπέτειας”. Τομή στην κατηγορία το Dymoto Mista 150...



Λεπτομέρειες και Παρατηρήσεις

- Το ενσωματωμένο σύστημα συναγερμού έχει και δυνατότητα ρύθμισης του βαθμού ευαισθησίας του
- Το μεγάλο ρεζερβουάρ των 9,3 λίτρων προσφέρει και αντίστοιχη αυτονομία
- Με μέση κατανάλωση στα 3,1 λίτρα για 100 χιλιόμετρα μπορεί να προσφέρει κοντά στα 300 χιλιόμετρα χωρίς ανεφοδιασμό!
- Στην ουρά υπάρχει μεγάλη αλουμινένια σχάρα/βάση μπαγκαζιέρας και χειρολαβές μαζί
- Τα μαρσπιέ του συνεπιβάτη είναι μεγάλα και αλουμινένια
- Εντυπωσιακοί είναι οι δυο προβολείς μπροστά, εντυπωσιακό και το σχέδιο που σχηματίζει το οπίσθιο φωτιστικό σώμα.
- Η σέλα και το καπάκι του ντεπόζιτου ανοίγουν με κουμπί
- Μικρός ή μάλλον ρηχός είναι ο χώρος των 23 λίτρων κάτω από τη σέλα, και μπορεί να αποθηκεύσει συγκεκριμένου μεγέθους ανοικτό κράνος (τύπου jet)
- Υπάρχει πλαϊνό και κεντρικό στάντ, το οποίο δεύτερο βρίσκεται στα ψηλότερα πεζοδρόμια
- Υπάρχει θύρα USB 5V 2A, τοποθετημένη μάλιστα σε στρατηγική θέση, κεντρικά κάτω από το τιμόνι για φόρτιση συσκευής GPS ή Smartphone.
- Τα καλάμια του πιρουνιού είναι καλυμμένα με λαστιχένιες φισούνες, όπως αρμόζει σε ένα δίτροχο που οδηγείται και στο χώμα...

Θετικά σημεία Χρειάζονται βελτίωση

- | | |
|--------------------------------|--------------------------|
| • Επιδόσεις κινητήρα | • Αίσθηση πίσω φρένου |
| • Ποιότητα κατασκευής | • Χώρος κάτω από τη σέλα |
| • Εμφάνιση – Ύψος – Προορισμός | • Προστασία από τον αέρα |
| • Αναρτήσεις | |
| • Εξοπλισμός – Λεπτομέρειες | |