

2 FUNCTIONELE STADSSCOOTERS GETEST!



scooter
& bikepress
Hét magazine over scooters en meer...

De stadsscooter, we komen hem elke dag weer tegen. De functionele alleskunner die ons elke dag weer van A naar B verplaatst. Vaak niet meer dan 10 kilometer of zelfs alleen om de dagelijkse boodschappen mee te doen. Wij lieten twee uiteenlopende exemplaren richting de redactie komen. Zo pakten we voor onze dagelijkse route zowel de nieuwe SYM Mio 50i als de onlangs gelanceerde AGM Brash 50 mee.

APPELS MET PEREN

Een Mio tegen een Brash? "Dat is als appels met peren vergelijken", hoor ik jullie al zeggen. Dat kan dan wel kloppen, we kunnen hier wel mee laten zien wat er zoal te koop is in deze klasse. Een Vespa ligt voor veel mensen nog ver buiten bereik, maar er zijn gelukkig nog veel meer aanbieders die wel opereren in deze prijsrange van 'pak-hem-beet' tussen €1.300,- en €2.300,-. De Mio zit met een prijs van €2.198,- (BE €1.849,-) aan de bovenkant deze range, maar dat is wel een scooter die zich de afgelopen jaren heeft bewezen en dit met het nieuwe model minstens wil evenaren. Is het dan erop en erover voor de Mio? Dat valt misschien wel mee, want zeg nu eens zelf: die Brash ziet er voor zijn prijs van €1.399,- (BE €1.199,-) toch echt niet verkeerd uit. Vanaf de voorzijde heeft hij wel wat weg van een Kymco Agility, maar voor de rest heeft deze scooter een geheel eigen styling. Quasi sportief zelfs, met zijn scherpe lijnen en de sportieve handgrepen aan de achter-

zijde die wel iets van vleugeltjes weg hebben. Daar tussenin trouwens de vuldop van de brandstoftank, een constructie die we niet heel vaak tegenkomen op deze manier. Verwacht verder geen high-end afgewerkte scooter, maar vooral één die no-nonsense lijkt uit te spreken. Slim, want er is nog altijd een grote groep scooterrijders die wel zit te wachten op een extra stikseltje hier en een infotainment systeem daar. Ondanks dat het dashboard niet heel uitgebreid is, voldoet het aan de verwachtingen. We zien een duidelijke analoge snelheidsmeter en een kleine brandstoftank. Meer is het niet, maar dat hoeft dan ook niet. De nieuwe Brash is leverbaar in het zwart en in het wit en dat maakt de keuze wel zo makkelijk. Wij verkiezen het witte exemplaar, dat door het gebruik van het zwarte voorspatbord en stuurkapje er lekker fris uitziet.

MIO

Dan de Mio, een scooter die het met zijn looks over een heel andere boeg



Compleet nieuw, maar nog duidelijk een Mio!

SYM MIO 50i

Motor	49cc, 1 cilinder 4-takt
Brandstof	Elektronische carburateur
Vermogen	2,6kW (3,5pk) bij 7.500rpm
Koeling	lucht
Leeggewicht	88kg
Remmen voor	160mm schijf
Remmen achter	110mm trommel
Banden voor	90/90-10
Banden achter	90/90-10
Kleuren	Red/Bronze, White/Orange, Blue/Bronze, Matt Black
Afmetingen	1.760x695x1.050mm
Tankinhoud	5,2L
Prijs NL/BE	€2.198,-* / €1.849,-
Importeur NL/BE	Moteo NL / Moteo Nv
Website NL/BE	www.symcooters.nl / www.sym.be

*Incl. alle onvermijdelijke kosten

gooit. Hij oogt retro, maar heeft wel dat moderne sausje. Zo zien we LED verlichting in de knipperlichten, maar ook in het achterlicht. In grote lijnen is het natuurlijk dezelfde Mio als de Mio 115 die we onlangs nog in test hadden. Maar er zijn verschillen! Zo zien we een volledig digitaal dashboard op de snor- en bromversie

maakt de scooter speels, maar hij is er ook in het rood/bronze, blauw/bronze en voor de sportievelingen onder ons in het mat zwart. Met zo'n succesvolle voorganger heeft de fabrikant er goed aan gedaan om het nieuwe model niet teveel te laten afwijken van zijn voorganger. Hij is wat strakker, moderner, maar vooral heel erg

→ Hij oogt retro, maar heeft wel dat moderne sausje

en zijn de stalen wielen van de 115 ingeruild voor spaakwielen met gepolijste kopse randen. Het is ons een raadsel waarom SYM deze ook niet onder de 115 monteert, ze zijn echt een stuk fraaiër... De importeur stuurde een wit met oranje two-tone exemplaar richting de redactie. Het

Mio. Het in de kleur meegespoten beenschild vind ik fraai, maar ook het kunstlederen zadel en het digitale dashboard scoort punten. Op dat dashboard wordt groot de snelheid weergegeven, maar lezen we ook de brandstofhoeveelheid en de verreden afstanden af. Ook een klokje mocht



niet ontbreken, hetgeen vaak nog wel eens wordt vergeten...

Geeft verder niks, want beide scooters zijn zowel in 25km/u als 45km/u

bij de kickstarter zit geplaatst. Voor je het weet druk je bij het op de stan-

ongelukkig. De scooter is ook voorzien van een zijstandaard, maar die lijkt nog iets doorgelopen te moeten worden; nu staat hij 'eng' rechtop. Toch die middenstandaard dan maar... Met rijden heb je hier gelukkig geen last van en met een druk op de knop ontwaakt ik het 4-takt Euro4 blok. Het is hetzelfde blok dat we ook onder diverse andere AGM's, maar ook Turbho scooters tegenkomen.

→ Met een druk op de knop ontwaakt het 4-takt Euro4 blok

leverbaar. Wat bij de Brash wel meteen opvalt is dat de middenbok erg dicht

daard zetten van de AGM ook de kickstarter in en dat voelt een beetje

EURO4

Laten we dan maar eens gaan rijden. Een vergelijk op dit gebied wordt direct al lastiger gemaakt doordat we te maken hebben met een snor- en een bromscooter. De AGM is een snorscooter, terwijl de Mio is voorzien van een gele bromfiets plaat.



Niet digitaal, wel met een sportief randje



Best een sportief neisje



Extra opbergruimte onder het stuur



Geen stepjes op de AGM

AGM BRASH 50

Motor	49,5cc, 1 cilinder 4-takt
Brandstof	Elektronische carburateur
Vermogen	2,3kW (3,1pk) bij 6.500rpm
Koeling	lucht
Leeggewicht	88kg
Remmen voor	190mm schijf
Remmen achter	110mm trommel
Banden voor	110/70-12
Banden achter	110/70-12
Kleuren	Red/Bronze, White/Orange, Blue/Bronze, Matt Black
Afmetingen	1.775x645x1.115mm
Tankinhoud	5,8L
Prijs NL/BE	€1.399,-* / €1.199,-
Importeur NL/BE	Asiangear BV
Website NL/BE	www.agm.nl

*Incl. alle onvermijdelijke kosten



Geheel vlakke treeplank



Onder het zadel van de Brash kunnen we wel een helm kwijt



In tegenstelling tot de 115cc, een geheel digitaal dashboard



Makkelijk bedienbare knoppen



Uitklapbare stepjes voor de passagier



Contactslot met diefstalbeveiliging



Ook met passagier is het nog comfortabel vertoeven

In deze snorversie laat hij zich redelijk goed horen, maar je krijgt er wel een rappe acceleratie voor terug. Bij 25km/u houdt het logischerwijs op en dat is op een snorscooter dan ook prima. De zitpositie is ruim, het stuur is net als bij de AGM R8 erg recht en lijkt een beetje voorover gekanteld te staan. Heb je geen last van en de scooter laat zich gemakkelijk met zijn 12" wielen de bochten insturen. Ook oneffenheden weet hij nog knap glad te strijken en de schijfrem in het voorwiel zorgt er vervolgens voor dat de rembevelen snel worden opgevolgd.

BIJZONDER SOEPEL

Er is wat met de zijstandaards van deze scooters, want ook met die van de Mio word ik geen vrienden. Het is er één van het soort dat direct inklappt zodra hij los van de grond komt te staan en dat werkt niet prettig. Toch is het de Mio die qua rijeigenschappen op mij wel de nodige indruk maakt. Door de kleine 10" wielen is hij met zijn stuurgedrag erg direct, zonder dat hij een fragiele of onzekere indruk maakt op hogere snelheid. Die snelheid wordt net als bij de AGM zonder horten of stoten keurig afgeregeld op wat wettelijk is toegestaan. Wél moeten we zeggen



Tanken in de beenkap



Flinke demper, hij is wel lekker stil

dat de SYM dit in vergelijking met wat minder decibellen doet. Het SYM blok is ook nog eens bijzonder soepel. Ondanks zijn kleine wielen en het snelle stuurgedrag doet de Mio het ook goed als het gaat om rijcomfort, iets dat wordt versterkt door de fijne zithouding. Door de brandstoftank onder de treeplank te plaatsen is deze weliswaar wat hoger maar door het 'kale' stuurkje heb ik genoeg



Soepel en stil, het motorblok van de Mio

ruimte en zit ik er verrassend ruim op. Het zadel loopt ook ver door naar

→ **Het SYM blok is bijzonder soepel**

achteren, waardoor je makkelijk van zitpositie kan verschuiven, maar er ook

veel ruimte is voor je duopassagier. Die duopassagier heeft, in tegenstelling tot bij de Brash, de beschikking over uitklapbare voetstepjes en dat is voor hem of haar net wat fijner geregeld dan op de AGM. Op de Mio treffen we een deels rode schijfrem in het voorwiel aan, terwijl aan de achterzijde gebruik wordt gemaakt van een trommelrem. Dat er met deze opstelling niets mis is,

bewijst men ook weer op deze SYM. De voorrem neemt logischerwijs het meeste werk op zich, maar ook de trommelrem draagt zijn steentje bij. Dat de Mio populair is, merk ik ook onderweg. Op de route van Vlaardingen naar de redactie in Rotterdam kom ik steevast Mio rijders tegen van het vorige model, rijders die ik stiekem in de spiegels en in mijn ooghoeken de nieuwe Mio zie bewonderen. Taferelen die je normaal gesproken alleen bij Vespa-rijders verwacht, maar ook de Mio heeft sinds zijn introde in 2007 een grote horde aan trouwe fans verworven.

WAT KAN ERMEE?

De kern van dit verhaal was natuurlijk het begrip 'stadsscooter'. Ons dagelijkse maatje, maar soms ook onze pakezel. Laten we hem niet vergelijken met een Peugeot Elysee of een Kymco G-Dink. Maar toch, iets droog en veilig mee vervoeren is ook op scooters als de Brash en Mio een must. Onder het zadel van de Brash lijken we te stuiten op de minste ruimte, maar dat valt nog te bezien. Door zijn diepte kan ik er bijvoorbeeld makkelijk een jethelm onder kwijt. Op de Mio lijkt dit ook een makkie te worden, want deze ruimte 'oogt' veel groter. Helaas blijkt de ruimte te ondiep om deze met een helm onder het zadel ook



Sportieve rode stiksels op de AGM



Ook op de Brash een enkele schijfrem

weer af te kunnen sluiten. Jammer, maar doordat de ruimte een stuk langer is kan je er wel weer langere



Vlot, maar wel met een luidere keel dan de Mio



Door het hiteschild oogt hij groter dan 'ie is



Tanken achter het zadel op de AGM

voorwerpen in kwijt. Voordeel van de Mio is dat het zadel met het contactslot geopend kan worden en is voor-

→ **De vulopening zit bij de Brash achter het zadel**

zien van een afsluitbaar dashboardkastje. Bij de Brash open je het zadel separaat en heb je twee open opbergvakken tot je beschikking in het beenschild. Zoals eerder vermeld zit de vulopening van de brandstoftank bij de Brash achter het zadel, bij de Mio zit deze in het beenschild verwerkt. Beide scooters zijn uitgerust met een elektronisch geregelde carburateur en doen gemiddeld 35 tot 40 kilometer met een literje benzine.

CONCLUSIE

Laten we voorop stellen dat de SYM Mio en de AGM Brash met elkaar vergelijken eigenlijk onbegonnen werk is. De Brash is een nieuwkomer en is leverbaar voor een scherpe instapprijs van €1.399,- (BE €1.199,-). Wat je hiervoor terugkrijgt is een echte no-nonsense scooter die niet snel zal teleurstellen. Hij doet alles wat je van hem verlangt, maar doet dit logischerwijs niet zo verfijnd als de SYM Mio 50. Niet zo gek natuurlijk, want met een vanafprijs van €2.198,- (BE €1.849,-) wil je daar ook wel wat extra's voor terugzien. Bij SYM hebben ze dit kunstje goed onder de knie, want zeker met de nieuwe kleurstellingen, het leuke dashboard en het soepele motorblok zullen de SYM liefhebbers de Mio wel weer gaan vinden! Toch heeft de Brash ons ook de dagen dat we hem bij ons hadden positief verrast. Een leuke scooter voor een dito prijs: laat dat maar aan AGM over! x



Rode remklauw en rood getakte schijfrem



Het kontje werd 'strak' getrokken



Sportief gelijnd achterlicht, net als bij de SYM geheel LED