

QJMOTOR SRK 400

του Μπάμπη Μέντη | φωτό: Γιώργος Νιαουνάκης

EKO
PREMIUM
98

Ντεμπούτο με υποσχέσεις

Η πρώτη μοτοσυκλέτα της QJMOTOR που οδηγήσαμε ονομάζεται SRK 400 και κάνει την απαραίτητη "πρώτη καλή εντύπωση" που απαιτείται για το ντεμπούτο μιας νέας εταιρείας στην Ελληνική αγορά



την έκθεση της EICMA είδαμε για πρώτη φορά επίσημα στην Ευρώπη το εμπορικό όνομα QJMOTOR. Παρ' ότι ως όνομα δεν είχε εμπορική δραστηριότητα έξω από την Κίνα, λίγο-πολύ γνωρίζαμε τις μοτοσυκλές της μέσω της Benelli. Λέμε "λίγο-πολύ" διότι οι μοτοσυκλές με το εμπορικό

όνομα QJMOTOR και οι μοτοσυκλές με το εμπορικό όνομα Benelli είχαν αρκετές διαφορές στα μηχανικά μέρη και σύμφωνα με τις δηλώσεις της QJMOTOR στην έκθεση της EICMA, οι διαφορές αυτές θα είναι ακόμα πιο διακριτές στο μέλλον, καθώς ο στόχος τους είναι η γκάμα των μοντέλων της QJMOTOR να προσαρμοστεί για όλες τις αγορές του κόσμου και η γκάμα μοντέλων της Benelli να επικεντρωθεί στην Ευρωπαϊκή αγορά. Γι' αυτό έχουν αποφασίσει τον διαχωρισμό των σχεδιαστικών τμημάτων και προχωρούν με γοργά βήματα προς την "αυτονομία" της κάθε εταιρείας ως προς την εμπορική στρατηγική. Φυσικά θα ήταν παράλογο να διαχωρίσουν πλήρως τη χρήση κοινών κινητήρων και πλαισίων, όταν όλες οι υπόλοιπες εταιρείες του κόσμου προσπαθούν να φτιάξουν όσα περισσότερα μοντέλα μπορούν χρησιμοποιώντας κοινά μηχανικά μέρη. Πατώντας λοιπόν τη μίζα του SRK 400, ο ήχος από την εξάτμιση και τον κινητήρα είναι ίδιος ακριβώς με τον χαρακτηριστικό ήχο που έχει το Benelli TRK 502 και αποτελεί έναν από τους βασικούς λόγους της εμπορικής του επιτυχίας στις αγορές της Μεσογείου, καθώς ακούγεται σαν τον boxer της BMW. Αυτό οφείλεται στον "περίεργο" χροισμό των αναφλέξεων και τον στρόφαλο, όπου τα δύο έμβολα ανεβαίνουν και κατεβαίνουν ταυτόχρονα (όπως στα παλιά βρετανικά δικύκλινα), όμως εδώ οι αναφλέξεις δεν είναι ταυτόχρονες, καθώς όταν τα έμβολα ανεβαίνουν, το ένα είναι στη φάση της συμπίεσης του

Η QJ αποφάσισε να δώσει βάρος στα μηχανικά μέρη και όχι στα λαμπάκια



μείγματος και το διπλανό του είναι στη φάση εξαγωγής των καυσαερίων από τον θάλαμο καύσης. Φυσικά όταν δύο έμβολα που είναι δίπλα-δίπλα τοποθετημένα ανεβαίνουν και κατεβαίνουν ταυτόχρονα, ο δικύκλινδρος κινητήρας έχει αντίστοιχους κραδασμούς πρώτης τάξης με έναν μονοκύκλινδρο, κάτι που απαιτεί ένα μεγάλο και βαρύ αντικραδασμικό άξονα για να τους εξουδετερώσει. Ευτυχώς τα 400 κυβικά είναι λίγα και τα μικρού μεγέθους έμβολα δεν παράγουν τόσο έντονους κραδασμούς όπως τα προηγούμενης γενιάς BMW F 700/800, στα οποία υπήρχε και μια τρίτη μπιέλα χωρίς έμβολο! Η καινούρια γενιά των BMW F750/850/900 έχει πλέον "συμβατικό" δικύκλινδρο εν σειρά με στρόφαλο 270° που ακούγεται σαν V2 και όχι όπως ο

boxer. Σημασία έχει πως ο κινητήρας του SRK 400 έχει μοναδική χροιά και σε κάνει αμέσως να αισθάνεσαι πως καβαλάς μια μεγάλη κυβισμού ακριβή μοτοσυκλέτα. Το γεγονός πως έχει λιγότερα κυβικά από τον κινητήρα του TRK 502, άρα και μικρότερα-ελαφρύτερα κινούμενα μέρη, τον κάνουν αρκετά πιο πολιτισμένο σε λειτουργία και πιο εύστροφο, έστω κι αν για τα δεδομένα της κατηγορίας των σπορ γυμνών δεν ανεβάζει τόσο γρήγορα στροφές όσο ένα Kawasaki Z 400 για παράδειγμα. Η Kawasaki είναι η πρώτη εταιρεία που σου έρχεται στο μυαλό κοιτώντας από κοντά το SRK 400, όχι μόνο επειδή έχει τα ίδια κυβικά με το Z 400, αλλά και γιατί υπάρχουν αρκετά σχεδιαστικά στοιχεία που σου θυμίζουν την οικογένεια των Z, έστω κι αν δεν



είναι ακριβώς ίδια. Πιθανόν να φταίει και ο χρωματικός συνδυασμός πορτοκαλί-άσπρο της συγκεκριμένης μοτοσυκλέτας, που τον είχε χρησιμοποιήσει για κάποια χρόνια η Kawasaki στα Z1000. Σε κάθε περίπτωση, η συνολική οπτική εντύπωση του SRK 400 όταν το βλέπεις από κοντά δημιουργούν την αίσθηση μεγαλύτερου κυβισμού μοτοσυκλέτας, κάτι που τονίζει ακόμα περισσότερο ο ήχος του κινητήρα του. Αυτό είναι πολύ σημαντικό πλεονέκτημα για τη συγκεκριμένη κατηγορία, όπου οι περισσότερες μοτοσυκλές σχεδιάζονται κυρίως για τις αγορές της Ασίας και είναι υπερβολικά μικρές σε μέγεθος. Όχι πως το SRK 400 είναι κανένα παραφουσκωμένο και υπέρβαρο τέρας, αλλά σίγουρα κάνει πιο αισθητή την παρουσία του στο χώρο για τα δεδομένα της κατηγορίας. Συνήθως το μέγεθος πάει παρέα με το βάρος και τα 190 πραγματικά κιλά που έδειξε η ζυγαρία μας με το ρεζβουάρ των 13,5 λίτρων είναι αρκετά

μεγαλύτερο από των δικύκλινδρων MT-03 και Z 400, αλλά όχι πολύ μακριά από του CB 500 F των 471 κυβικών. Επίσης η σέλα του έχει μόλις 780mm απόσταση από το έδαφος και είναι στενή εμπρός και πατάς κάτω δυνατά με τα δύο πόδια, διευκολύνοντας τους χειρισμούς. Γενικά το SRK 400 δεν σε ταλαιπωρεί στις χαμηλές ταχύτητες και η αίσθηση μεγάλης μοτοσυκλέτας δεν έχει επιπτώσεις στην ευκολία οδήγησης.

Δίνει περισσότερα εκεί που πρέπει

Συνήθως οι μοτοσυκλές από την Κίνα υπερτερούν των ανταγωνιστών τους στον τομέα της εξοπλισμού, με εντυπωσιακές έγχρωμες οθόνες οργάνων, πολλή κουμπάκια στο τιμόνι και δεκάδες λαμπάκια και φωτάκια. Όμως στον τομέα των μηχανικών μερών όπου βρίσκεται η τεχνολογία της κάθε εταιρείας και το πραγματικό κόστος κατασκευής, δέ-



χνουν τους λόγους που είναι φτηνότερες από τις μοτοσυκλές των ιαπωνικών και ευρωπαϊκών εργοστασίων. Στην περίπτωση του SRK 400 δεν ισχύει αυτός ο κανόνας. Η QJ έδωσε περισσότερο βάρος στα μηχανικά μέρη και λιγότερο στον φτηνό εντυπωσιασμό. Το πιρούνι είναι Upside/Down αντί για το συνηθι-

Η "μοντέρνα" φιλοσοφία σχεδιασμού επιβάλλει μικρών διαστάσεων σέλες κάτι που έχει επιπτώσεις στην άνεση



σμένο συμβατικό, έχει δύο δισκόφρενα εμπρός αντί για ένα και το πίσω αμορτισέρ διαθέτει ρύθμιση προφόρτισης ελατηρίου και ρύθμιση απόσβεσης επαναφοράς, η οποία γίνεται εύκολα με το χέρι, αντί για την σκέπη προφόρτιση ελατηρίου που έχουν όλες οι μοτοσυκλέτες αυτής της κατηγορίας, ακόμα και εκείνες με τιμές άνω των 7.000€. Στον τομέα των "gadgets" δεν εντυπωσιάζει τόσο, αφού έχει μονόχρωμη οθόνη οργάνων LCD με τις βασικές ενδείξεις και δεν υπάρχει Bluetooth, ούτε θήρα USB. Έχει όμως φώτα LED παντού, με τον προβολέα να φωτίζει αξιοπρεπώς τον δρόμο. Από τη στιγμή λοιπόν που (στα χαρτιά τουλάχιστον) η υπερροχή του SRK 400 βρίσκεται στα μηχανικά μέρη, περιμένεις να είναι καλό στη συμπεριφορά του στο δρόμο. Πράγματι, η συνολική οδηγική εμπειρία στους ελληνικούς δρόμους ήταν πολύ καλύτερη και πολύ πιο ευχάριστη απ' ό,τι περιμέναμε. Οι 39,35 πραγματικοί ίπποι είναι ομοιόμορφα καταμετρημένοι έως τις 9.700 στροφές, με τον κόφτη να επεμβαίνει στις 10.500. Η μέγιστη ροπή των 3,04kgm εμφανίζεται στις 6.600 στροφές με εξίσου γραμμικό τρόπο. Την μοτοσυκλέτα την παραλάβαμε εντελώς καινούρια και τη στρώσαμε εμείς, οπότε το γεγονός πως έβγαλε μόλις 1,8 ίππους λιγότερους από την ονομαστική ιπποδύναμη που δηλώνει η



Upside/Down πιρούνι και δύο δίσκους εμπρός δεν θα βρεις εύκολα σε αυτή την κατηγορία



Η χροιά του κινητήρα και ο γραμμικός τρόπος απόδοσής του δίνουν έντονη προσωπικότητα. Αξιοπρεπέστατες και οι επιδόσεις του



Το πίσω αμορτισέρ έχει ρύθμιση απόσβεσης επαναφοράς, κάτι σπάνιο ακόμα και σε πολύ ακριβότερες μοτοσυκλέτες



Ο ρεβιές ταχυτήτων χρειάζεται επανασχεδιασμό αν και δεν είναι υπεύθυνος για το δύσκολο κούμπωμα της πρώτης σχέσης

QJ (41,5hp/9.000) επιβεβαιώνει πως κάναμε καλή δουλειά. Παρ' όλα αυτά, το κιβώτιο ταχυτήτων χρειαζόταν πολλές φορές να πατήσει δύο ή τρεις φορές τον ρεβιέ ταχυτήτων για να κουμπώσει σωστά η πρώτη σχέση όταν περίμενες στο φανάρι σταματημένος με νεκρά. Εν κινήσει το κιβώτιο ταχυτήτων είναι άριστο, οπότε οι υποψίες μας πήνε στη ρύθμιση του συμπλέκτη και στον τρόπο που απομονώνει τους δίσκους. Επίσης ο ρεβιές ταχυτήτων ελέχει πολύ από τα κάρτερ και θέλει να πατάς το αριστερό μαρσιπέ προς την άκρη του. Πέραν τούτου, δεν υπάρχει κάποια άλλη αρνητική παρατήρηση στο μπλοκάκι μας που να αφορά τον κινητήρα. Το εναντίον! Παρά τα λιγότερα κυβικά σε σχέση με τα Benelli 502, έχει να μετακινήσει και πολύ λιγότερα κιλά, οπότε οι επιταχύνσεις είναι ζωηρές και οι συνολικές επιδόσεις επαρκέστατες για την προσωπικότητα μιας μικρομεσαίας γυμνής μοτοσυκλέτας που προορίζεται κυρίως για αστική χρήση και σύντομες εκδρομούλες έξω από αυτή. Μπορείς

να κάνεις και πιο μακρινά ταξίδια, διότι ο κινητήρας του κρατάει εύκολα και χωρίς να κουράζεται ταχύτητες ταξιδιού στο φάσμα των 140-150km/h, όμως θα πρέπει να συμβιβαστείς με την έντονα κατηφορική και σκληρή σέλα. Τα πράγμα είναι πιο δύσκολα για τον συνεπιβάτη λόγω του "μοντέρνου" σχεδιασμού της ουράς που περιορίζει το μήκος της σέλας του. Εργονομικά πάντως είναι σωστή και στις κοντινές αποστάσεις δεν δημιουργεί πρόβλημα η παρουσία συνεπιβάτη. Εντός πόλης το SRK 400 είναι πολύ ευχάριστο στην οδήγηση, με τις σωστά ρυθμισμένες αναρτήσεις του να ελέγχουν αποτελεσματικά τις μετατοπίσεις του βάρους και ταυτόχρονα να προσφέρουν ικανοποιητική άνεση. Τα δύο δισκόφρενα εμπρός δεν έχουν περισσότερη δύναμη ή αρχικό "δάγκωμα" από τους μονούς δίσκους των υπόλοιπων μοτοσυκλετών της κατηγορίας, αλλά και πάλι δεν υστερούν ως προς την αποτελεσματικότητά τους. Το καλό πιρούνι βοηθάει να παραμείνει ο εμπρός τροχός στο έδαφος ακόμα και όταν έχει

μειωθεί η διαδρομή του φρενάροντας πάνω σε ανωμαλίες, οπότε το ABS δεν επεμβαίνει συχνά. Προφανώς οι αντιδράσεις του δικαναλίου ABS της Bosch δεν φτάνουν την ταχύτητα αντιδράσεων των σύγχρονων cornering ABS, όμως με κριτήριο την ενεργητική ασφάλεια είναι αξιοπρεπέστατο. Αντίστοιχα αξιοπρεπή είναι τα LED φώτα, έστω κι αν αφήνουν κάποιες σκιές δεξιά-αριστερά. Με δεδομένο πως ζυγίζει 190 κιλά, η μέση κατανάλωση των 4,8 λίτρων για κάθε 100 χιλιόμετρα, με φυσιολογική οδήγηση εντός πόλης, είναι μέσα στα όρια της λογικής. Αν βγεις έξω από την πόλη και αποφασίσεις να εκμεταλλεύσεις όλο το εύρος στροφών του κινητήρα σε κάποιο στροφιλικό, τότε θα σκαρφαλώσει πάνω από τα 6-6,5 λίτρα, που επίσης είναι εντός λογικών ορίων για τις επιδόσεις του. Στην γρήγορη οδήγηση σε δρόμους με στροφές η συμπεριφορά του είναι "προβλεψιμή", δηλαδή δεν ενθουσιάζει, ούτε όμως σε εμποδίζει να ευχαριστηθείς τη διαδρομή. Τα φρένα που θέλουν αρκετή δύναμη στη μανέτα και τα μαρσιπέ που βρίσκουν εύκολα κάτω, είναι οι δύο βασικοί παράγοντες που κατατάσσουν το SRK 400 στην κατηγορία των naked και όχι των sport-naked.

Ποδαρικό

Η προσθήκη νέων εταιρειών και κυρίως νέων μοτοσυκλετών στις μικρές και μεσαίες κατηγορίες κυβισμού είναι πάντα μια ευχάριστη είδηση για εμάς, που μας αρέσει να δοκιμάζουμε διαφορετικές μοτοσυκλέτες και φυσικά για τους μοτοσυκλετιστές καθώς αυξάνουν τις επιλογές τους. Οπότε ο ερχομός της QJMOTOR ως ξεχωριστή εταιρεία από την Benelli και η ταυτόχρονη δημιουργία ξεχωριστής γκάμας μοντέλων είναι καλοδεχούμενη. Το SRK 400 ανέλαβε να μας συστήσει τη φιλοσοφία των μοντέλων της QJMOTOR και τα κατάφερε πολύ καλύτερα απ' ό,τι περιμέναμε να κάνει. Δύσκολα βρίσκεις σε αυτή την κατηγορία κυβισμού και τιμές μοτοσυκλέτες με τόσο έντονη προσωπικότητα. Η μοναδική χροιά του κινητήρα και η αξιόλογη προσπάθεια που έκαναν να προσφέρουν ποιοτικά μηχανικά μέρη αντί για λαμπάκια και κουμπάκια, μας άφησαν πολύ καλές πρώτες εντυπώσεις και επιζητούμε να συνεχιστούν όσο δοκιμάζουμε τα υπόλοιπα μοντέλα της. Αν βάθουμε μέσα στην εξίσωση την τιμή των 4.995€ που είναι στο επίπεδο με τα premium μοτοσυκλετάκια και scooter των 125 κυβικών, τότε το SRK 400 γίνεται κάτι παραπάνω από ενδιαφέρουσα πρόταση.

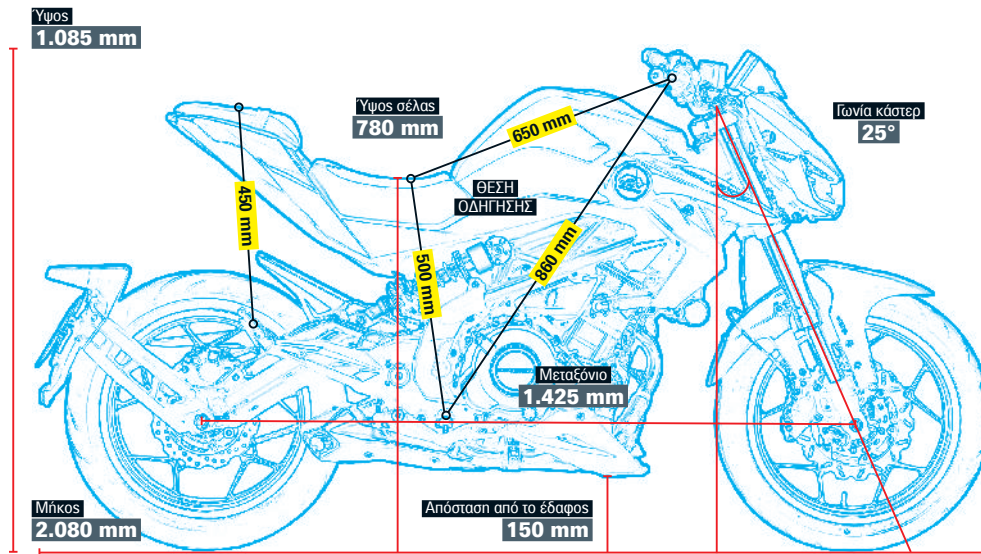
QJMOTOR SRK 400

Γκοργκόλης Α.Ε.

€ 4.995

Εξοπλισμός αναβάτη

Κράνος: **Shoei** Μπουφάν: **IXS**
Γάντια: **100%**
Μπότες: **SIDI**



ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος: Ατσάλινο χωροδικτύωμα
Πλάτος (mm): 820
Βάρος κατασκευαστή, κενή / γεμάτη (kg): -/186

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος: Δικύλινδρος εν σειρά, υγρόψυκτος με 2ΕΕΚ και 4 β/κ
Διάμετρος επί διαδρομή (mm): 70,5 x 51,5
Χωρητικότητα (cc): 400
Σχέση συμπιέσις: 11,8:1

Ισχύς (HP/γpm): 41,5/9.000

Ροπή (kg.m/γpm): 3,8/7.000

Ειδική ισχύς (HP/l): 103,5

Τροφοδοσία: Ψεκασμός

Σύστημα εξαγωγής: 2 σε 1

Σύστημα λίπανσης: Υγρό κάρτερ

Σύστημα εκκίνησης: Μίτζα

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης: Υγρός πολυδίσκος

Πρωτεύουσα μετάδοση / σκέψη: -

Τελική μετάδοση / σκέψη: Αλυσίδα/-

Μέτρηση Βάρους

Πίσω: **49,3%** | **190,0 kg** | χωρίς καύσιμο: **179,4 kg** | Σφάλμα στοιχείων κατασκευαστή: **+2,1%** | Εμπρός: **50,7%**

ΠΙΣΩ

ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Μονό αμορτισέρ

Διαδρομή (mm): -

Ρυθμίσεις: Προφύριση ελατηρίου και απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΣ

Ζάντα: 4,5 x 17

Ελαστικό: 150/60-17

ΦΡΕΝΟ

Δύο δίσκοι 260mm με δαγκάνα δύο εμβόλων και ABS

ΕΜΠΡΟΣ

ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Τηλεσκοπικό πιρούνι Upside/Down

Διαδρομή/Διάμετρος (mm): -/-

Ρυθμίσεις: -

ΤΡΟΧΟΣ

Ζάντα: 3 x 17

Ελαστικό: 110/70-17

ΦΡΕΝΟ

Δύο δίσκοι 260mm με δαγκάνες τεσσάρων εμβόλων και ABS

ΟΡΓΑΝΑ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Μονόχρωμο οθόνη LCD με ενδείξεις για ταχύτητα, στρώσεις, μερικό, ολικό χιλιόμετρο, δείκτη βενζίνης, φώτα LED εμπρός-πίσω



Κατανάλωση (l/100 km): **4,0** (Ελάχιστο), **4,6** (Μέση), **7,2** (Μέγιστο)

Αυτονομία (km): **293**

Ρεζερβουάρ (l): **13,5** Ρεζέρβα (l): **--**

ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ

Km/h	Sec	Μέτρα
0-50	1,94	13,76
0-100	6,33	108,73
0-150	21,02	657,03

ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ

Μέτρα	Sec	km/h
0-400	14,71	141,79
0-1.000	29,12	154,8

ΕΙΚΟΝΙΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΜΑ

Km/h	Sec	Μέτρα
80-140	9,36	298,14

ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΕΝ ΚΙΝΗΣΕΙ (sec/μέτρα)

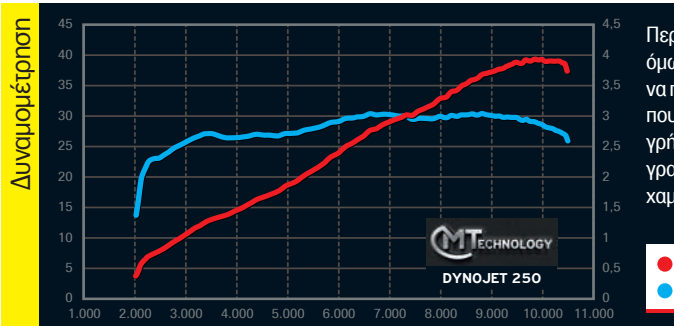
Km/h	4n	5n	6n
40-80	4,67/77,87	5,31/88,45	7/117,05
80-120	5,26/147,35	6,15/173,11	8,58/241,45

ΦΡΕΝΑΡΙΣΜΑ

Km/h	Sec	Μέτρα
120-40	2,56	56,34

ΚΙΛΑ ΑΝΑ ΙΠΠΟ

	Κενή	Γεμάτη
Θεωρητικά	4,2	4,5
Πραγματικά	4,5	4,8



Περιμέναμε να δούμε λιγότερα άλογα, όμως ο κινητήρας του SRK 400 κατάφερε να πλησιάσει πολύ κοντά στους 41,5 ίππους που υποσχεται η QJ. Δεν ανεβάζει πολύ γρήγορα στρώσεις όμως είναι απόλυτα γραμμικός, "ροπάτος" σε αίσθηση από τις χαμηλές στρώσεις και έχει υπέροχο ήχο

● Ισχύς (HP): **39,35 / 9.700**
● Ροπή (kg.m/rpm): **3,04 / 6.600**

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