

QJ Motor SRK 700, Super Test:

The Naked Truth



MOTORBIKE

Σεμνό και ουσιαστικό

*Κυβισμός: 695 cc * Ιπποδύναμη: 73,8 ίπποι στις 8.000rpm * Τελική: 194 km/h

Βάρος: 196 kg (γεμάτη) Τιμή: 5.995 ευρώ (9/2023)

Μια νέα απλή, γυμνή μοτοσυκλέτα που εστιάζει την προσοχή της στην ουσία, χωρίς πολλά περιφερειακά “κόλπα” ή ηλεκτρονικά είναι η QJMotor SRK 700, η οποία μετά τη δοκιμή αποδεικνύεται “καλή-παντού”. Αυτό τον καιρό προσφέρεται σε μια εξαιρετική τιμή, στα 5.995 € – τιμή που θα μπορούσε εύκολα να χαρακτηριστεί... “χάρισμα”. Κείμενο: Βασίλης Αντζουλάτος, Φωτογραφίες: Θοδωρής Ερμήλιος

Υπάρχει μια ειδοποιός διαφορά μεταξύ των κινέζικων μοτοσυκλετών που έχουμε οδηγήσει μέχρι σήμερα και της QJMotor SRK 700 της σημερινής μας δοκιμής.



Συνήθως τα κινέζικα μοντέλα – όχι όλα αλλά τα περισσότερα – πρόβαλλαν μέχρι σήμερα ένα **“διαφορετικό προφίλ, περισσότερο ευρωπαϊκό”** και σε καμία περίπτωση της πατρίδας προέλευσής τους, με το οποίο λανσάρizαν τις κατασκευές τους.

Η QJMotor δεν εμφανίζεται στο προσκήνιο της μοτοσυκλέτας στην Ευρώπη με αυτό τον τρόπο, αλλά προτείνει τον εαυτό της **σαν τον έμπειρο κινέζικο κολοσσό**, με την ορμή που ενέχει κάτι τέτοιο και ξεκάθαρα σαν **“προϊόν Κίνας”**. Χωρίς πολλά-πολλά.



Είναι πολλοί πλέον αυτοί που γνωρίζουν ότι οι καιροί έχουν αλλάξει, οι Κινέζοι έχουν σοβαρέψει σε μεγάλο βαθμό, κι αυτό φαίνεται και στην περίπτωση του QJMOTOR SRK 700: από κει που **έψαχνες με μεγεθυντικό φακό να βρεις πού αναγράφεται το “Made in China”** σε μια μοτοσυκλέτα ή ένα προϊόν γενικότερα, το SRK 700 το γράφει με μεγάλα γράμματα πάνω στο αριστερό καπάκι του κινητήρα του!





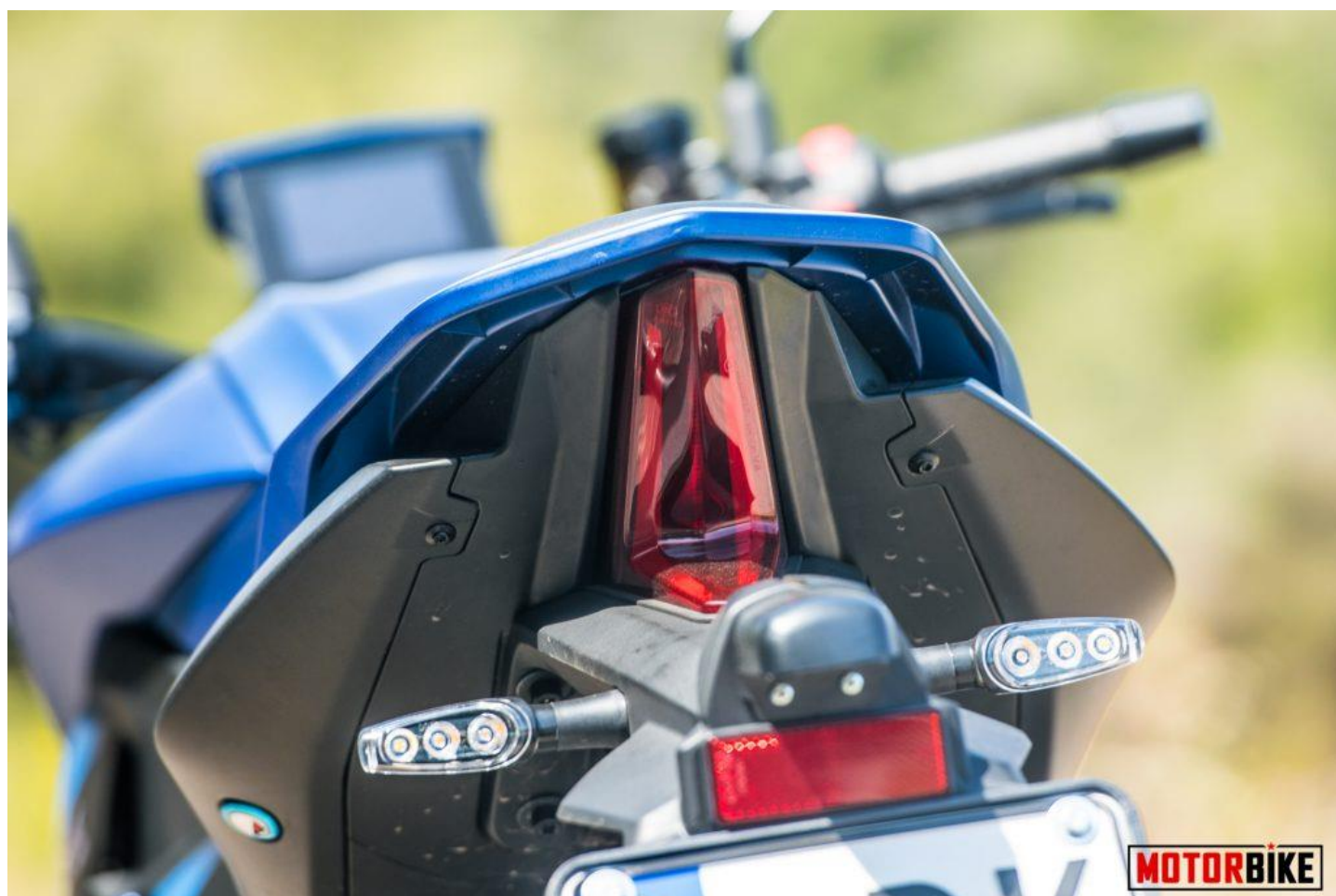
Σημεία των καιρών, αλλά όσοι δεν το έχουν συνειδητοποιήσει, θα το εμπεδώσουν μέσα στο επόμενο χρονικό διάστημα, πως δηλαδή **ο χάρτης της παγκόσμιας μοτοσυκλέτας στον τομέα των κατασκευαστών αλλάζει** με τρομερούς ρυθμούς. Σύντομα η πλειοψηφία των μοτοσυκλετών που θα πωλούνται στην Ευρώπη και την Ελλάδα θα είναι κινέζικες και ποιοτικές, σε τέτοιο βαθμό που δεν θα πιστεύουν στα μάτια τους, αυτοί που αντιδρούν μέχρι σήμερα.

Αυτό είναι το πρώτο θέμα, πάμε στο δεύτερο.



Όπως έλεγε και το δελτίο τύπου της αντιπροσωπείας στην Ελλάδα: “Η πρόταση της QJMotor, η SRK 700, προσφέρει τις θεμελιώδεις αξίες των *naked* μοτοσυκλετών, χωρίς “φλυαρία” και περιττούς εντυπωσιασμούς. Υπηρετώντας την αγνή απόλαυση της οδήγησης, φιλοδοξεί να φέρει τον αναβάτη σε άμεση επαφή με τον δρόμο και το περιβάλλον, όπως επιτάσσει άλλωστε η φιλοσοφία των *naked*”. Σε αυτή την περίπτωση η παραπάνω περιγραφή ταιριάζει στην 700 και μάλιστα απολύτως.

Το 700 είναι μιας κομψής εμφάνισης μοτοσυκλέτα, που μπορεί να μην κουβαλάει κάποιο ξεχωριστό στοιχείο, αλλά από την άλλη αποπνέει **μια οικειότητα που βοηθάει να την αποδεχθείς**, κάτι πολύ θετικό ειδικά όταν έχεις απέναντί σου μια νέα μάρκα και μια νέα μοτοσυκλέτα.



Σπαρτιάτικη και μυώδης είναι η αισθητική γραμμή που ακολουθεί η QJMotor SRK 700 δίνοντάς σου μια ιδέα για το χαρακτήρα της και μόνο που την αντικρίζεις: **με έντονες γραμμές και γωνίες** και αιχμηρά σημεία στο μπροστινό τμήμα του ρεζερβουάρ και την ουρά.

Οι δύο LED προβολείς είναι στενοί και επιθετικοί, ενώ τα οπίσθιο φωτιστικό σώμα **είναι πολύ μοντέρνο και ξεχωριστό**, σφηνωμένο μέσα σε μια καλαίσθητη ουρά.



Ενδιαφέρον έχουν και τα πολύ διακριτικά, LED φλας που **“εξαφανίζονται” μέσα στο design της μοτοσυκλέτας**, ενώ μια compact οθόνη LCD διοχετεύει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες προς τον αναβάτη, χωρίς να εμποδίζει το οπτικό του πεδίο.

Αφού λοιπόν πήρε το QJMotor SRK 700 την έγκριση από αισθητικής άποψης, περνάμε στην ποιότητα κατασκευής, η οποία **είναι πολύ καλή σε κάποια σημεία και πάνω από το μέσο όρο σε άλλα**, και, το σημαντικότερο: σε κανένα σημείο δεν υποχωρεί αυτό το επίπεδο.



Μην ξεχνάτε πως βλέπουμε επανειλημμένα ακριβές μοτοσυκλέτες να εισπράττουν κόκκινες κάρτες με πρόχειρες κατασκευές εξαρτημάτων... όπως για παράδειγμα πεντάλ πίσω φρένου τύπου “μεταλλικό λαμάκι” και λεβιέ ταχυτήτων από τη δεκαετία του '70, κάτι που δεν ισχύει σε αυτήν εδώ την περίπτωση.

Μόνη ένστασή μας στο SRK είναι **οι εμφανείς βίδες στα καπάκια του ντεπόζιτου** και η ποιότητα πλαστικού του καπακιού κάτω και γύρω από την κεντρική κλειδαριά.



Επίσης μιας και πιάσαμε το “ξεψείρισμα” **διαφωνούμε με την τοποθέτηση του λογότυπου της QJMotor** και μάλιστα μικρού, σε πλαϊνό, μαύρο καπάκι κάτω από τη σέλα, σε σημείο που δεν φαίνεται, ενώ παράλληλα είναι και σε στυλ “κινούμενο-φθαρμένο”.

Καλό είναι το φινίρισμα παντού και γίνεται σαφές πως έχει γίνει πολύ προσεκτική δουλειά, ενώ υπάρχουν σημεία που η μοτοσυκλέτα “απογειώνεται”, όπως για παράδειγμα **στην περιοχή της πίσω ανάρτησης** και του αλουμινένιου ασύμμετρου ψαλιδιού με powder coating βαφή.

Στο Δρόμο

Πρώτο και κυριότερο είναι **το μέγεθος και η αίσθηση του βάρους** που σε ξαφνιάζει, κάνοντάς σε να νομίζεις πως έχεις κάτω από τα πόδια σου μοτοσυκλέτα 500 κυβικών. Το βάρος είναι “στεγνό” στα 180 κιλά και επειδή σέλα και μοτοσυκλέτα είναι χαμηλά, το μανουβράρισμα του 700 γίνεται εύκολα.



Πέρα από την προσοχή στη λεπτομέρεια στην κατασκευή και τα περιφερειακά, αντίστοιχη προσοχή έχει δοθεί και στη θέση οδήγησης της QJMOTOR SRK 700, με **το εργονομικό τρίγωνο μαρσιέ-σέλα τιμόνι** να δημιουργεί φυσικές γωνίες για τα χέρια, τον κορμό και τα πόδια του αναβάτη.

Λίγο “κλειστή” η γωνία των γονάτων, μεγάλο **το γυμνό, σωληνωτό ανισόπαχο τιμόνι**, κλασική εικόνα σε μοτοσυκλέτα naked.



Το τιμόνι μεταβλητής διατομής είναι αρκετά φαρδύ, προσφέροντας καλό μοχλό σε ένα σχετικά βαρύ και σταθερό τιμόνι, που όμως **έχει μικρό κύκλο στροφής**, κάτι όχι τόσο ευχάριστο στην αργή κίνηση της πόλης και τους επιτόπιους ελιγμούς.

Η σέλα έχει καλό αφρώδες, εμφανείς ραφές και καλύμματα διαφορετικών επιφανειών, είναι δύο τμημάτων, **με τον συνεπιβάτη να κάθεται ψηλότερα**, όχι άνετα, αλλά καλύτερα από πολλά άλλα γυμνά μοντέλα. Τα μαρσπιέ του είναι μικρά και αλουμινένια, **τοποθετώντας ψηλά τα γόνατά του**, κι ευτυχώς υπάρχουν δυο έστω υποτυπώδεις – άριστα καμουφλαρισμένες – χειρολαβές στην ουρά.



Ένας δικύλινδρος σε σειρά κινητήρας που έχει αντιγράψει έναν αντίστοιχο πετυχημένο γιαπωνέζικο του παρελθόντος, έχει δύο εκκεντροφόρους, οκτώ βαλβίδες, **73,5 ίππους** ιπποδύναμης στις 8.000rpm και 67Nm ροπής στις 6.000 στροφές.

Πρόκειται για μια ιπποδύναμη που βρίσκεται **μέσα στα επίπεδα της κατηγορίας** που ανήκει το SRK, δηλαδή για παράδειγμα κοντά στο Yamaha MT07, ένα δημοφιλές μοντέλο κυρίως στην Ευρώπη, αλλά και την Ελλάδα, που ξέρουμε πόσα πολλά πρόσφερε στην ιαπωνική εταιρία από πλευράς πωλήσεων και δημοφιλίας.



Ο δικύλινδρος της QJMotor βγάζει **λίγους μηχανικούς θορύβους** όταν ξεκινήσει και η εξάτμιση εκπέμπει έναν ωραίο, “μεστό”, μπάσο ήχο που βελτιώνει την οδηγική εμπειρία.

Είναι ροπάτος χαμηλά, έχει δύναμη στις μεσαίες και όπως γίνεται συνήθως στους δικύλινδρους σε σειρά οι στροφές **ανεβαίνουν πρόθυμα με προοδευτική παραγωγή** ιπποδύναμης.



Με την 4η σχέση (από τις έξι του κιβωτίου) να δείχνει 165 km/h στην οθόνη, η πραγματική τελική είναι κοντά στα 195 km/h, **ένα καθόλου άσχημο νούμερο**, κι όλα αυτά από έναν κινητήρα που δεν βγάζει σοβαρούς κραδασμούς, εκπέμποντας κυρίως ένα υψίσυχνο “γαργάλημα”.

Υπεραρκετοί θα φανούν οι 73 ίπποι **για την πλειονότητα των αναβατών** με ένα σύνολο που μπορεί να πηγαίνει γρήγορα παντού, όσο δε για τα ταξίδια, όπως ξέρουμε οι γυμνές μοτοσυκλέτες μπορούν να ταξιδεύουν για ώρα σχετικά άνετα μέχρι τα 140-150 km/h, αφού λόγω της αρχιτεκτονικής τους και της παντελούς έλλειψης αεροδυναμικών καλυμμάτων **ο αναβάτης αφήνεται εκτεθειμένος στον αέρα**.



Στις χαμηλές στροφές ο ψεκασμός δουλεύει πολύ καλά, το μοτέρ **τραβάει ακόμα και με μεγαλύτερες σχέσεις χωρίς σκορτσαρίσματα**, με τον μονόδρομο συμπλέκτη να είναι μαλακός με αρκετά καλή αίσθηση.

Η σωστή κλιμάκωση του επίσης μαλακού κιβωτίου (αν και ελαφρώς μεγάλων διαδρομών στο λεβιέ) των έξι σχέσεων συμβάλλει στο **να κρατάει τον κινητήρα σε “εγρήγορση”** και να μην κρεμάει πουθενά.



Η κατανάλωση βρίσκεται στα **5,8-6,3 λίτρα στα 100 χιλιόμετρα**, ένα ικανοποιητικό νούμερο, με την αυτονομία να φλερτάρει με τα 230-250 χιλιόμετρα (βλ. 15λιτρο ντεπόζιτο).

Μέσα στην πόλη το QJMotor SRK 700 είναι εύκολο και γρήγορο **με ελαφρώς βαρύ τιμόνι** που δίνει όμως ακρίβεια στις κινήσεις του.



Το τελευταίο είναι πλατύ **δυσκολεύοντας την κίνηση ανάμεσα στα αυτοκίνητα της πόλης**, ενώ κάτι που παρατηρήσαμε μέσα στην κίνηση (μπράβο στους μηχανικούς) είναι πως ο κινητήρας δεν ανέβαζε θερμοκρασίες έτσι όπως θα περιμέναμε σε μπουτλιαρίσματα κάτω από τους βασανιστικούς καλοκαιρινούς καύσωνες.



Περιορισμός στη γρήγορη οδήγηση μέσα στους (από μέτριας μέχρι άθλιας επιφάνειας) δρόμους της πόλης **θα έρθει από τα λάστιχα της Maxxis (Made in Taiwan)** που γλιστρούν όταν αρχίζουν να ζορίζονται... κάτι που θα χαροποιήσει τους φίλους των πλαγιολισθήσεων, αφού το 700 δεν έχει traction control!



Σε καλή ασφαλτο με στροφές, από την άλλη, η μοτοσυκλέτα **εμφανίζεται πολύ καλή, με τις σφιχτές αναρτήσεις και την κόμπακτ/μαζεμένη αίσθηση** που προσφέρει το μινιμαλιστικό αλλά στιβαρό πλαίσιο και το ωραιότατο πιρούνι και ψαλίδι να προσφέρουν καλές επιδόσεις.

Το πιρούνι με τα 43άρια καλάμια, αλλά και το μονό αμορτισέρ (που μας εντυπωσίασε λόγω του περίτεχνου μοχλικού συστήματος προοδευτικής λειτουργίας που διαθέτει!) **έχουν επιλεγμένες αυτές τις ρυθμίσεις αποσβέσεων συμπίεσης και επαναφοράς** που ζευγαρώνουν την άνεση στην καθημερινότητα και την καλή συμπεριφορά στη σπορ οδήγηση.



Η δύναμη των φρένων είναι επαρκέστατη, με την QJMotor να έχει κάνει πολύ προσεγμένη δουλειά, **πάντοτε σε σχέση με την τιμή της μοτοσυκλέτας**, αφού τα φρένα αυτά (μεγάλοι δίσκοι – ακτινικές δαγκάνες μπροστά) θα μπορούσαν να φιλοξενούνται και σε μεγαλύτερα πολύ ακριβότερα μοντέλα. Δύναμη και αίσθηση έχουμε μπροστά, δύναμη και αρκετή αίσθηση για το πίσω φρένο.

Τελικά – Συμπέρασμα

Ο **“Σπαρτιάτης που Συμφέρει”** θα μπορούσε να ονομάζεται αυτό το άρθρο για το QJMotor SRK 700, το οποίο αυτή την περίοδο με τιμή 5.995 €... πουλιέται τσάμπα!

Η εξαιρετική αυτή τιμή, η οποία **ταιριάζει περισσότερο σε 400άρι** παρά σε 700, προκύπτει μέσα από την τιμή γνωριμίας με την εταιρία, την αντιπροσωπεία Γκοργκόλης, η οποία μπαίνει στο χώρο των μεσαίων μοτοσυκλετών πολύ δυναμικά και **προσφέρει ένα πολύ καλό “δείγμα γραφής”** με το SRK 700.



Το 700 δεν έχει ηλεκτρονικά, ούτε power modes, δεν έχει traction, ούτε “λούσα”, αλλά **προτείνεται χωρίς τυμπανοκρουσίες, σαν βασικό, τίμιο, οικονομικό και “λογικό” streetfighter.** Είναι κομψό και καλοφτιαγμένο, διασκεδαστικό και πολύ φιλικό στο δρόμο.

Μπορεί οι Έλληνες μοτοσυκλετιστές να μην αγοράζουν με πάθος naked και streetfighter μοτοσυκλέτες και μπορεί το SRK να μην ανέβει στο μέλλον στις υψηλότερες θέσεις πωλήσεων της αγοράς, αλλά **είναι κομμένο και ραμμένο για να αποτελέσει μια άριστη πρόταση** για την πρώτη σου, μεσαίου-μεγάλου κυβισμού γυμνή μοτοσυκλέτα.

Η οποία θα προσφέρει στους αναβάτες της με **οικονομία και με σεμνότητα**, πραγματικές, αυθεντικές μοτοσυκλετιστικές εμπειρίες και συγκινήσεις.