

QJMotor Fort 350 Eno, Δοκιμή: Ουσιαστική εξέλιξη

16/02/2026

Ελαφρύτερο, πιο μαζεμένο και πιο επιθετικό

*** Κυβισμός: 330 cc * Ιπποδύναμη: 30 ίπποι, στις 7.500 rpm * Τελική: 145 km/h (πραγματική)**

*** Βάρος: 187 kg (γεμάτο) * Τιμή: 4.895 ευρώ (Φεβρουάριος 2026)**

Το QJMotor Fort 350 ήρθε το 2023 και αποτέλεσε το πρώτο σκούτερ της QJMotor στην Ελλάδα που ξέφυγε από την A1 κατηγορία, δείχνοντας την εξέλιξη της εταιρίας και τον ψηλό πήχη που θέτει για τα προϊόντα της. Τώρα ήρθε η ώρα για την επόμενη γενιά, με το QJMotor Fort 350 Eno (Eno από Evolution – εξέλιξη δηλαδή) να είναι ολοκαίνουργιο, να “αδυνατίζει” και να έρχεται πιο κοντά στις απαιτήσεις της σύγχρονης πόλης, πάντα με την αύρα των Premium maxi scooter.

Κείμενο: Θάνος Κυλάφης, Φωτογραφίες: Οδυσσέας Σολωμού

Το QJMotor Fort 350 Eno αποτελεί την πιο πρόσφατη προσθήκη της εταιρίας στην κατηγορία των μεσαίων GT σκούτερ, **συνεχίζοντας την παρουσία της QJMotor σε μια ιδιαίτερα ανταγωνιστική αγορά και κατηγορία.**



Ουσιαστικά δεν πρόκειται για μια αντικατάσταση του Fort 4.0 (που αποτέλεσε τον διάδοχο του Fort 350), **αλλά για ένα τελείως διαφορετικό μοντέλο**, προσανατολισμένο περισσότερο στην κίνηση της καθημερινότητας, συνδυάζοντας στοιχεία GT και “ψηλόροδου” σκούτερ, αφού **διαθέτει το μεγάλο πλεονέκτημα ενός μπροστινού τροχού 16 ιντσών!**

Ξεκινώντας από την εμφάνιση, το QJMotor Fort 350 Eno, είναι **πιο επιθετικό και πιο “μαζεμένο” σε σχέση με τα προηγούμενα σχήματα της εταιρίας.**

Το πλάτος είναι μειωμένο στα 765mm, όπως και **το μεταξόνιο 1.510mm** (από τα 1.550mm που έχουν κατά μέσο όρο τα maxi scooter) , ενώ προσοχή έχει δοθεί και το βάρος που κατέβηκε στα 187 κιλά.



Αυτό οφείλεται τόσο στα λιγότερα πλαστικά και την πιο λεπτή φόρμα του Eno, όσο και στο “μαζεμένο” ρεζερβουάρ των 11,7 λίτρων – **άλλη μια κίνηση που δείχνει ότι το νέο μοντέλο της QJMotor στοχεύει περισσότερο στην πόλη και όχι τόσο στις ταξιδιωτικές αυτονομίες.**

Το μπροστινό μέρος είναι δυναμικό αλλά συγκρατημένο, με τα πλαστικά που βρισκόντουσαν στα πλαϊνά του διπλού LED προβολέα, με τα DRL από πάνω, να απουσιάζουν σε μεγάλο βαθμό, μειώνοντας μεν την ανεμοκάλυψη, **προσφέροντας όμως πολύ καλά επίπεδα διήθησης, για την κίνηση μέσα στην πόλη.**



Η ποδιά επίσης είναι πιο “όρθια”, αλλάζοντας έτσι αντίστοιχα και τη θέση οδήγησης, ενώ η ψηλότερη σέλα (στα 805mm αντί για τα 780), μαζί με την αυξημένη απόσταση από το έδαφος (στα 160mm) σε φέρνει πιο ψηλά, **σε μια θέση οδήγησης “πάνω” στο σκούτερ.**

Παράλληλα όμως ο τομέας της άνεσης (λόγω του προσεγγμένου εργονομικού τριγώνου **και της καλοσχεδιασμένης σέλας**) αποτελεί ένα δυνατό σημείο για το QJMotor Fort 350 Evo.



Η σέλα δύο επιπέδων είναι μεγάλη και άνετη, **με ικανοποιητικότερη ποσότητα αφρώδους**, ενώ ο χώρος για τα πόδια είναι άφθονος, ακόμα και για ψηλότερους αναβάτες.

Από κάτω της υπάρχει φωτιζόμενος χώρος για 2 φούλφεις κράνη, με την QJMotor να παρέχει και δύο διαχωριστικά, **ώστε ο αναβάτης να μπορεί να διαμορφώσει τον χώρο κατά βούληση.**



Έξτρα αποθηκευτικός χώρος υπάρχει στο ντουλαπάκι στα αριστερά της ποδιάς, όπου εδράζεται και μια **διπλή θύρα USB** (Type A & Type-C).

Στην καρδιά του QJMotor Fort 350 Eno βρίσκεται ένας τετράχρονος, υγρόψυκτος, μονοκύλινδρος κινητήρας, **330cc, με τέσσερις βαλβίδες**, ψεκασμό από την Bosch και σύστημα ελέγχου της πρόσφυσης του πίσω τροχού Traction Control με δυνατότητα απενεργοποίησης.

Η απόδοσή του φτάνει τους **30 ίππους στις 7.500 rpm**, ενώ η ροπή είναι στα 33,5 Nm. και μάλιστα σε σχετικά χαμηλές στροφές (5.500 rpm).



Στον τομέα των αναρτήσεων το QJMotor Fort 350 Eno εξοπλίζεται με ένα συμβατικό τηλεσκοπικό πιρούνι διαδρομής 100mm (10mm λιγότερα από το Fort 4.0) και διπλά αμορτισέρ πίσω, **ρυθμιζόμενα ως προς την προφόρτιση**.

Στα φρένα συναντάμε έναν **δίσκο 256mm με διπίστονη δαγκάνα μπροστά** και έναν **δίσκο 240mm με διπίστονη δαγκάνα πίσω**, παρουσία δικαναλού ABS.



Ο μπροστινός τροχός διαφοροποιείται από τον κλασικό στα maxi scooter που είναι 15 ιντσών, **ανεβαίνοντας στις 16 ίντσες (!)** μια προσθήκη που θα χαροποιήσει τους έλληνες σκουτερίστες που προτιμούν (λόγω των κακών δρόμων) τις μεγαλύτερες διαμέτρους.

Οι εξάκτινες χυτές ζάντες αλουμινίου (14" η πίσω) ντύνονται από ελαστικά διαστάσεων **120/70 και 150/70 εμπρός και πίσω** αντίστοιχα.

Στον τομέα του εξοπλισμού, το QJMotor Fort 350 Eno **διαθέτει πλήθος “ ανέσεων”** όπως θα δούμε παρακάτω.



Το σκούτερ διαθέτει “απλό” Keyless σύστημα, το οποίο κατά τη γνώμη μας **είναι απλό και βολικό**, καθώς μπορείς απλά να έχεις το κλειδί στην τσέπη σου και να βάζεις κατευθείαν μπροστά.

Ενσωματώνει ηλεκτρικά **ρυθμιζόμενη ζελατίνα**, Traction Control με δυνατότητα απενεργοποίησης, διπλή θύρα USB, αισθητήρα πίεσης και θερμοκρασίας ελαστικών, ρυθμιζόμενες μανέτες, **κάμερα καταγραφής μπροστά** και TFT οθόνη 7” με δύο Interfaces (Street & Sport) και συνδεσιμότητα μέσω Bluetooth και Wi-Fi που **επιτρέπει turn by turn πλοήγηση** και mirroring του κινητού.



Το QJMOTOR Fort 350 EVO διατίθεται σε δύο χρωματισμούς (ασημί και μαύρο), **με την τιμή του να είναι 4.895 €.**

Στο Δρόμο... Η ώρα της δοκιμής

Παρά το πιο μαζεμένο μέγεθος σε σχέση με άλλα maxi scooter, μόλις ανεβαίνεις στην σέλα του QJMOTOR Fort 350 EVO δεν νιώθεις ότι υπολείπεται σε κάτι, ούτε ότι είσαι στριμωγμένος.

Η σέλα είναι μεγάλη και με πλούσιο αφρώδες, τόσο για τον αναβάτη όσο και για τον συνεπιβάτη, **ο οποίος έχει και στη διάθεσή του τις μεγάλες χειρολαβές** που καταλήγουν στην σχάρα στο πίσω μέρος για να στηριχθεί.



Ο χώρος για τα πόδια του αναβάτη είναι άφθονος, ενώ ενδιαφέρον παρουσιάζει η θέση οδήγησης, που σε βάζει πιο “πάνω” στο σκούτερ σε σχέση με τα συνηθισμένα μονοπάτια, κάτι που είχαμε δει και στο [QJMotor ATR 200](#).

Το τιμόνι είναι τοποθετημένο έτσι ώστε να συμβάλλει σε μια πιο όρθια θέση οδήγησης, ενώ το μικρό του μήκος επιτρέπει στο σκούτερ της QJMotor **να περνάει με άνεση ανάμεσα στην κίνηση**, χωρίς να εμποδίζεται από τους καθρέπτες, τόσο των “συμβατικών” αυτοκινήτων, όσο και των ψηλότερων SUV, που μέρα με τη μέρα γεμίζουν όλο και περισσότερο τους ελληνικούς δρόμους.

Γενικά στην κίνηση το QJMotor Fort 350 Eno είναι “όπλο” και εδώ είναι που αποτυπώνεται πλήρως η φιλοσοφία της εταιρίας γύρω από ένα **ολοκαίνουργιο ισχυρό σκούτερ που μπορεί να ανταπεξέλθει στις σύγχρονες μεγαλουπόλεις**.

Το κέντρο βάρους παραμένει χαμηλά (με το ντεπόζιτο να βρίσκεται στο τούνελ ανάμεσα στα πόδια του αναβάτη) και μαζί με το μεγάλο κόψιμο του τιμονιού και την άμεση ροπή, το **Fort 350 Eno περνάει από παντού και σε βγάζει εύκολα και από μια δύσκολη κατάσταση**.

Η λειτουργία του – επίσης ολοκαίνουργιου – κινητήρα είναι πολιτισμένη, χωρίς ξεσπάσματα, με ικανοποιητική ροπή να έρχεται από χαμηλά και να μην χάνεται μέχρι να φτάσεις αρκετά ψηλά, με τις **ρεπρίζ στα 80 –100 χλμ./ώρα να είναι πολύ ικανοποιητικές**.



Η τελική του ταχύτητα φτάνει τα 145 χλμ./ώρα, χωρίς ο κινητήρας ή το σκούτερ γενικά να δείχνει ότι ζορίζεται ή δυσκολεύεται, ενώ και η κατανάλωση διατηρείται σε φυσιολογικά επίπεδα, καθώς με γρήγορο ρυθμό **το Fort 350 Eno ζήτησε γύρω στα 4,2 – 4,3 λίτρα ανά 100 χλμ.**

Το μόνο που θα δυσκολέψει λίγο περισσότερο τον αναβάτη σε σχέση με το Fort 4.0, είναι η ανεμοκάλυψη, **η οποία είναι πιο περιορισμένη λόγω λιγότερων πλαστικών στα πλαϊνά.**

Η ζελατίνα ρυθμίζεται ηλεκτρικά (και εύκολα, με τα δύο κουμπιά που βρίσκονται στο αριστερό μέρος του τιμονιού) **και καλύπτει πλήρως τον κορμό και τον λαιμό του αναβάτη**, οι ψηλότεροι όμως θα νιώσουν τον αέρα στο πάνω μέρος του κράνους τους, ακόμα και όταν η ζελατίνα βρίσκεται στην ανώτερη θέση.



Ο πίνακας οργάνων ανήκει στη “νέα γενιά” TFT οθονών της QJMotor, με σαφώς βελτιωμένη φωτεινότητα σε σχέση με τα πρώτα μοντέλα που είχαν έρθει στην Ελλάδα **και δεν γίνεται δυσανάγνωστη ακόμα και στον κόντρα ήλιο.**

Οι πληροφορίες είναι δομημένες με τέτοιο τρόπο **ώστε αρκεί μια γρήγορη, κλεφτή ματιά** για τον αναβάτη για να δει ό,τι χρειάζεται, χωρίς να αποσπάται η προσοχή του από το δρόμο.

Στο μόνο αρνητικό θα βάζαμε εδώ ότι ο χειρισμός της από τους διακόπτες στα αριστερά του τιμονιού **είναι λίγο πιο περίπλοκος από ότι χρειάζεται**, καθώς το “πάνω” και το “κάτω” χρησιμοποιούνται μόνο για το ανεβοκατέβασμα της ζελατίνας.



Στο επίπεδο των αναρτήσεων, όπως και στο Fort 4.0, υπάρχει μια αρκετά καλή ισορροπία **ανάμεσα στην άνεση και στην στιβαρότητα.**

Το πιρούνι είναι κάπως σκληρό, **όμως αυτό βελτιώνει την συμπεριφορά και την ανατροφοδότηση που έχει ο αναβάτης από το μπροστινό,** ενώ τα αμορτισέρ δείχνουν τον καλύτερό τους εαυτό όταν έχουν λίγο παραπάνω βάρος πίσω, μένοντας και αυτά λίγο προς την πιο “σκληρή” πλευρά.



Στα φρένα – παρόλο που δεν έχουμε δαγκάνες Brembo όπως σε πολλά μοντέλα της QJMotor – η αίσθηση και το αρχικό δάγκωμα είναι πολύ καλά, **σταματώντας το σκούτερ με ασφάλεια και χωρίς να εμπλέκεται το ABS με άτσαλο τρόπο.**

Γενικά το όλο στήσιμο του Fort 350 Eno είναι πιο σπορ, κάτι που φαίνεται και στην γενικότερη συμπεριφορά του σκούτερ, το οποίο στρίβει με περίσσια άνεση, **δίχως ίχνος αστάθειας (βοηθάει το μακρύ μεταξόνιο και ο 16” τροχός μπροστά), χωρίς ταυτόχρονα να στερείται ευελιξίας όταν χρειαστεί.**

Τελικά... Η ώρα των συμπερασμάτων

Το QJMotor Fort 350 Eno έρχεται να καλύψει ένα πολύ συγκεκριμένο κενό στην γκάμα της εταιρίας, χωρίς να αντικαθιστά το Fort 4.0 **αλλά τοποθετούμενο δίπλα του με διαφορετική φιλοσοφία.**



Είναι πιο ελαφρύ, πιο μαζεμένο και σαφώς πιο προσανατολισμένο στην καθημερινή μετακίνηση, **χωρίς όμως να χάνει τα στοιχεία άνεσης και εξοπλισμού που περιμένει κανείς από ένα σύγχρονο GT σκούτερ.**

Η μείωση του βάρους και οι διαφορετικές αναλογίες του το κάνουν πιο φιλικό και πιο άμεσο στην πόλη, **εκεί όπου τελικά θα περάσει τον περισσότερο χρόνο του.**

Στην πράξη, το Eno αποδεικνύει ότι ο συνδυασμός 16άρη μπροστινού τροχού, χαμηλού κέντρου βάρους και πολιτισμένης αλλά γεμάτης απόδοσης κινητήρα **είναι εξαιρετικά αποτελεσματικός.**

Είναι ευέλικτο, περνάει εύκολα μέσα από την κίνηση και δεν αγχώνεται ούτε **όταν ο ρυθμός ανεβαίνει** στον περιφερειακό ή σε ένα κομμάτι της Εθνικής.

Η τελική των 145 km/h και οι καλές ρεπρίζ του δείχνουν ότι δεν πρόκειται για ένα «αστικό μόνο» σκούτερ, **αλλά για ένα ολοκληρωμένο σύνολο που μπορεί να καλύψει και πιο απαιτητικές διαδρομές.**



Παράλληλα ο εξοπλισμός του παραμένει πλούσιος και ουσιαστικός.

Η ηλεκτρικά ρυθμιζόμενη ζελατίνα, το Traction Control, η TFT οθόνη με συνδεσιμότητα, οι χώροι και οι πρακτικές λεπτομέρειες δείχνουν ότι η **QJMOTOR δεν έκανε εκπτώσεις εκεί που μετράει πραγματικά.**

Αντίθετα, φαίνεται να εστίασε στη σωστή ισορροπία τιμής – απόδοσης, **κρατώντας το κόστος ανταγωνιστικό, χωρίς να γίνονται εκπτώσεις στην ουσία**, προσφέροντας στην ουσία μια Premium πλατφόρμα, που δεν προσπαθεί να εντυπωσιάσει με υπερβολές· κερδίζει πόντους με την ουσία του.

Και αυτό, στην πραγματική ζωή της πόλης, είναι **που κάνει τη διαφορά.**

Περισσότερες πληροφορίες: qjmotor.gr

Θετικά στοιχεία

- Σχεδίαση – Ποιότητα
- Σχέση τιμής – ποιότητας
- Άνετη σέλα και μεγάλος χώρος από κάτω
- Συνδυασμός σταθερότητας και ευελιξίας

Χρειάζονται βελτίωση

- Περιορισμένη ανεμοκάλυψη
- Δύσκολη πλοήγηση στο μενού
- Απουσία χειρόφρενου
- Μικροί καθρέπτες

Λεπτομέρειες και παρατηρήσεις

- Πολύ θετικό στοιχείο η ο άφθονος χώρος κάτω από τη σέλα
- Σέλα και ντεπόζιτο ανοίγουν με δύο αντίστοιχα κουμπιά που βρίσκονται δεξιά από τον διακόπτη του Keyless, στη θέση Open
- Το έχουμε γράψει και σε άλλα τεστ, πλέον το χειρόφρενο θα έπρεπε να είναι στάνταρ σχεδόν σε όλα τα σκούτερ και ειδικά στα μεγαλύτερου κυβισμού
- Έντονο και δυνατό το φως των προβολέων, διαχέεται σωστά και φωτίζει όλο το δρόμο
- Οι καθρέπτες δεν βρίσκονται στο τιμόνι αλλά στη την ποδιά, ενώ το σχετικά μικρό τους μέγεθος αφήνει νεκρές γωνίες
- Ρυθμιζόμενες και με ωραία αίσθηση οι μανέτες των φρένων
- Πριν εμπλακεί το Traction Control, υπάρχει ένας χαρακτηριστικός ήχος προειδοποίησης