



Test - QJMOTOR SRK 400 2023

«5 χιλιάρικα; Πλάκα κάνεις!». Ανάσα δροσιάς στην κατηγορία street για A2 δίπλωμα, σε μία εποχή που οι αναβάτες διψούν για μοτοσυκλέτες σε χαμηλότερες τιμές. Το QJMOTOR SRK 400 έρχεται σαν όαση στην έρημο, παρουσιάζοντας μια εκθαμβωτική σχέση ποιότητας, ουσίας και τιμής.

Του Απόστολου Μιστιλόγλου

Φωτογραφίες: Τάκης Μανιάτης

Τα πράγματα στην μοτοσυκλέτα έχουν αλλάξει τόσο πολύ τα τελευταία 5-7 χρόνια, που σχεδόν δεν το πιστεύεις. Οι τιμές των μοτοσυκλετών πήραν την ανιούσα, αλλά όχι και η αγοραστική δύναμη των Ελλήνων αναβατών και όχι μόνο –ήτοι, οι μοτοσυκλέτες είναι πλέον ακριβές για μεγάλη μερίδα κόσμου. Η απάντηση ήρθε από τους Κινέζους κατασκευαστές, οι οποίοι, μετά τα παπιά και τα scooters, απειλούν ευθαρσώς τους Ιάπωνες και τους Ευρωπαίους, και στην μοτοσυκλέτα.

Η QJMOTOR είναι μια μάρκα-κολοσσός: Ανήκει στο γκρουπ της Geely, το οποίο περιλαμβάνει μεταξύ άλλων, τις Volvo και Lotus. Το ντεμπούτο της στην χώρα μας ήταν δυναμικό, αφού η QJMOTOR δεν έχασε χρόνο και παρουσίασε μια ολόκληρη γκάμα 12 δικύκλων, σε μοτοσυκλέτες και scooters. Το SRK 400 είναι η πρόταση της, στην κατηγορία των μοτοσυκλετών δρόμου/naked 400 κυβικών, ακολουθώντας μάλιστα την... δικύλινδρη οδό.

Τι αγοράζω με 5.000 ευρώ

Στην αγορά μας, σήμερα, το ως άνω ποσόν χαρακτηρίζει ακόμα και μοντέλα scooters των 125 κυβικών και αυτό... δεν αρέσει σε όλους. Οι Naked/street των 300 και 400 κυβικών τιμολογούνται μεταξύ 6 και 7.000 ευρώ. Άρα, τα **4.995 ευρώ του QJMOTOR SRK 400, είναι μια τιμή... θράσους**. Και ο πάντα... καχύποπτος Έλληνας αναβάτης, θέλει να ξέρει. *Γιατί να δώσω 5.000 ευρώ, και όχι 7.000 ευρώ για να πάω κάπου αλλού;* (Και, σε περίπτωση που δεν καταλάβατε, η πρώτη απάντηση στην ερώτηση είναι ήδη μπροστά στα μάτια σας!)



Η QJMOTOR SRK 400, λοιπόν, έρχεται ως η πιο προσιτή δίκυλινδρη street 400 κυβικών τη αγοράς. Την εξετάζεις από κοντά και γεμίζεις με θετικά συναισθήματα. Η σχεδίαση της στέκεται σε μια αποδεκτή ισορροπία σύγχρονου, αλλά και «ήπιου», αποφεύγοντας υπερβολές που δεν αρέσουν στο κοινό γούστο. Και όμως, η επιθετικότητα της και οι σπορ καταβολές είναι σαφείς, κάνοντας αναφορές θα έλεγε κανείς, στην σειρά Z της [Kawasaki](#) (Z900 και το παλαιότερο Z1000). Πλαίσιο-χωροδικτύωμα; Κι όμως! Μια σωστή μοτοσυκλέτα οικοδομείται σε γερές βάσεις και οι trellis εφαρμογές δεν χρειάζονται συστάσεις; Ανεστραμμένο πιρούνι με δύο δισκόφρενα εμπρός και 4πίστονες δαγκάνες; Όμορφα. Ψαλίδι-μπανάνα πίσω και αμορτισέρ ρυθμιζόμενο σε προφόρτιση και επαναφορά; Τι λες τώρα! Ρυθμιζόμενη μανέτα φρένου; Πολύ ευχάριστο. Πίσω φανάρι σε σχήμα T; Μωρε μπράβο! Εντάξει, δεν θα βρεις TFT οθόνη, αλλά μία LCD, η οποία όμως φέρει τις απαραίτητες ενδείξεις και διαβάζεται εύκολα, μικρό το κακό, αν μπορείς να το χαρακτηρίσεις καν έτσι. Τα φώτα της μοτοσυκλέτας είναι LED εξολοκλήρου, ενώ αν μπορούμε να σημειώσουμε μια έλλειψη, είναι η απουσία κάποιας θύρας USB ή ρεύματος εν γένει, για φόρτιση ηλεκτρονικών συσκευών. Η **ποιότητα κατασκευής της SRK 400** είναι πολύ υψηλή, με την QJMOTOR να έχει αντιληφθεί ορθά το απαραίτητο επίπεδο της κατηγορίας και της αγοράς. Μια επαφή από κοντά θα σας πείσει: Προσεγγμένη συναρμολόγηση και υλικά, ποιοτική βαφή και απουσία τριγμών και ανεπιθύμητων ήχων εν κινήσει. Τα «χαρτιά» της SRK 400 είναι πολύ δυνατά, για να την αγνοήσεις σε πρώτη επαφή.

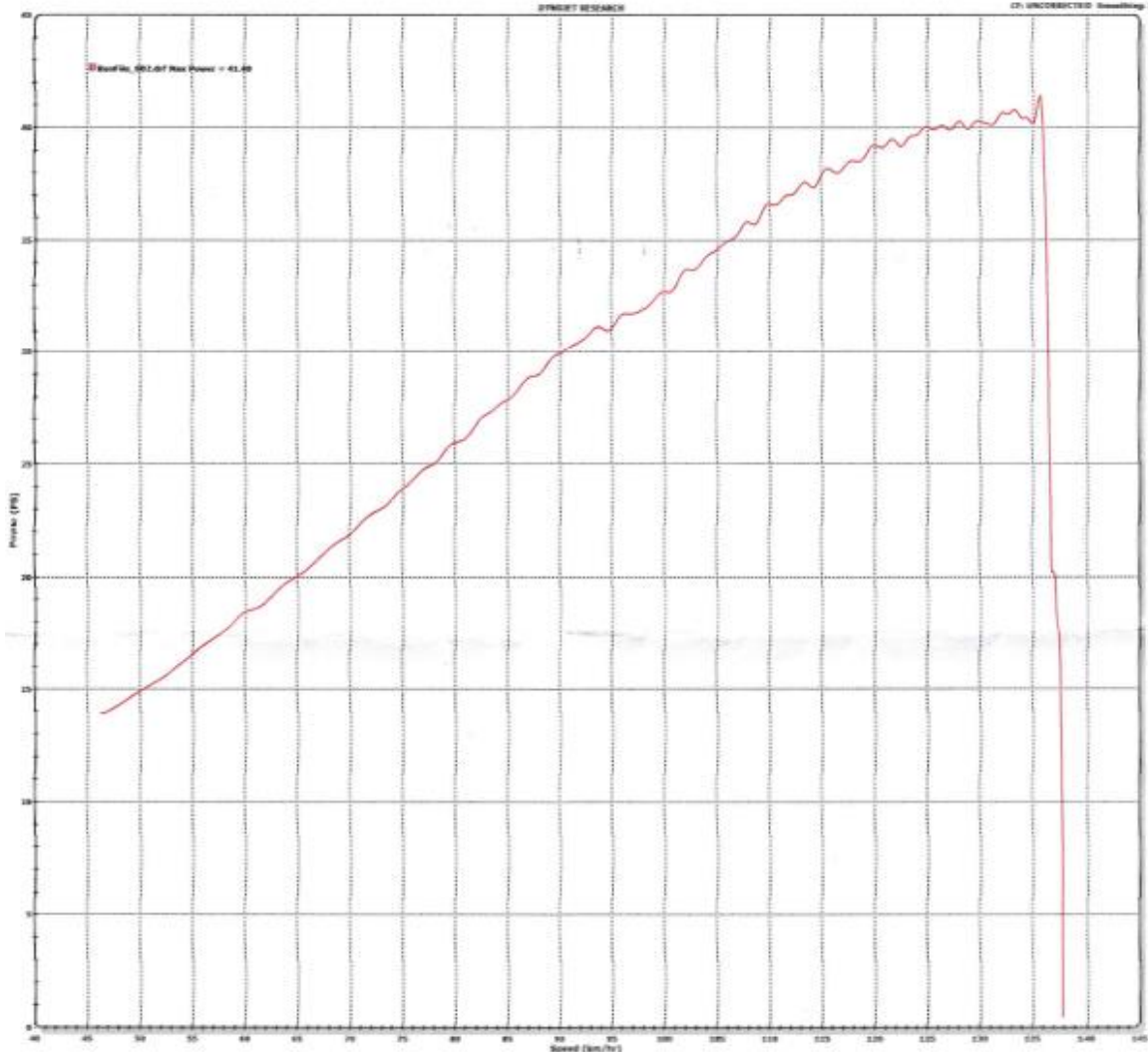
Save the buzzers!

Ας μιλήσουμε για τον **κινητήρα του SRK 400** τώρα. Τι εστί buzzers, θα μας πείτε; Λοιπόν, είναι μια λέξη που χρησιμοποιεί ο υπογράφων, για τους **δικύλινδρους κινητήρες με στροφαλοφόρο 360 μοιρών**, που δεν είναι και ότι πιο συνηθισμένο στην κατηγορία πλέον –το προσκηνίο καταλαμβάνουν οι κινητήρες 270 μοιρών. Ο ιδιαίτερος ήχος των δικύλινδρων 360 μοιρών, θυμίζει boxer και εξελίσσεται, από βρυχηθμό στις χαμηλές μέχρι κραυγή ισχύος στις ψηλές στροφές. Ίσως και το πιο ικανοποιητικό «ξερόγκαζο» στην κατηγορία, μια άριστη απόκριση από το γκάζι σε όλο το φάσμα του δεξιού γκριπ αλλά και των στροφών του μοτέρ, και soundtrack εν κινήσει που θυμίζει μεγαλύτερο κινητήρα και σε ικανοποιεί. Ο κινητήρας συνδυάζεται με κιβώτιο ταχυτήτων 6 σχέσεων και έναν ιδιαίτερα φιλικό στην χρήση, συμπλέκτη.

Όπως συνηθίζουμε, επισκεφθήκαμε το δυναμόμετρο Dynojet του Power House, για να δούμε τι αποδίδει το SRK400 στον τροχό. Το αποτέλεσμα **συνέτριψε τις προσδοκίες μας: Με κορύφωση στα 41 πραγματικά άλογα, το SRK 400 μπορεί να αποδώσει την... ονομαστική του ισχύ βάσει των τεχνικών χαρακτηριστικών του, στον τροχό, εξολοκλήρου!** Φεύγοντας ενθουσιασμένος από το δυναμόμετρο, έψαχνα αφορμές να ανοίγω το γκάζι του SRK τέρμα, και να απολαμβάνω την βοή από το φίλτροκούτι, αλλά και την εξαιρετικά γραμμική απόδοση ισχύος του μέχρι τον κόφτη. Οι παλιότεροι αναβάτες ίσως αναφωνήσουν ότι «ρε συ, αυτό θυμίζει δίχρονο!». Και χωρίς τις ασθένειες του τελευταίου: λαδίλα, ξέσπασμα στις ψηλές στροφές, αστάθεια στην απόκριση κλπ... Κινητήρας που σε αφήνει έκθαμβο, λοιπόν και οι πολύ καλές εντυπώσεις από το SRK 400 συνεχίζονται. **Κατανάλωση** καυσίμου; Περίπου στα 4,5 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα, νούμερο εντός του αναμενόμενου περιθωρίου.



DYNOJET Performance Evaluation Program



RunFile_002.drf - 5/23/2023 4:15:26 AM Run Type: RO Run Conditions: 29.05 °C, 1017.06 mBars, Humidity: 13%, UNCORRECTED: 1.00
Max Power = 41.40

Ευχάριστης φιλοξενίας, το ανάγνωσμα

Η θέση οδήγησης του **SRK 400** είναι από τις πιο φιλόξενες που έχουμε δοκιμάσει. Το ύψος σέλας ανέρχεται μόλις στα 780 χιλιοστά, άρα αναβάτες μικρότερου ύψους ή γυναίκες δεν θα έχουν πρόβλημα να βολευτούν στην μέτριας σκληρότητας σέλα. Ο χώρος για τα πόδια είναι άπλετος, ειδικά αν ανήκετε στον «μέσο όρο» ύψους, ενώ η σχετική τοποθέτηση μαρσιπέ και τιμονιού, έχει ως αποτέλεσμα μια φυσική, ξεκούραστη στάση σώματος. Όπως θα διαβάσετε και παρακάτω, αυτή η «ουδετερότητα» του SRK 400, στην θέση οδήγησης και όχι μόνο, του επιτρέπει να γίνεται «ένα» με τον αναβάτη του σε πολλαπλά σενάρια χρήσης. Ο συνεπιβάτης απολαμβάνει μια αξιοζήλευτη ευρυχωρία για να βολευτεί, με τα μαρσιπέ να είναι ιδανικά σεταρισμένα ως προς την θέση και το ύψος του, αν και το πίσω σελάκι θα μπορούσε να είναι αρκετά πιο μαλακό, για μεγαλύτερης διάρκειας διαδρομές, ενώ απουσιάζουν χειρολαβές, κάτι που δυσχεραίνει το κράτημα του συνεπιβάτη.



Στον **εξοπλισμό**, είναι και το μόνο σημείο στο οποίο η SRK είναι «σπαρτιατική», καθώς φέρει μόνο ABS στα ηλεκτρονικά βοηθήματα, αλλά και μια οθόνη LCD χωρίς περισσότερες ενδείξεις από τις απαραίτητες, αντί για TFT. Σοβαρό «πλην»; Μόνο για πολύ απαιτητικούς που τα θέλουν όλα. Διότι η SRK αποδεικνύει ότι είναι μια μοτοσυκλέτα, για τον συνειδητοποιημένο αγοραστή, ικανή για τα πάντα και λίγο παραπάνω. Συνεχίστε την ανάγνωση...



Μοτοσυκλέτα ουσίας για όλους

Οι σημαντικότερες αρετές της QJMOTOR **SRK 400**, αποκαλύφθηκαν κατά την οδηγική μας δοκιμή. Ποιο είναι το στοιχείο που κάνει την καλή μοτοσυκλέτα; Η οδηγική της συμπεριφορά, πάνω από όλα. Για όποιον πιστεύει –λανθασμένα– ότι οι μοτοσυκλέτες κερδίζουν το παιχνίδι των εντυπώσεων με τα ηλεκτρονικά, τον εξοπλισμό, την ωμή ισχύ και την εμφάνιση, τον καλούμε να οδηγήσει την SRK 400 και να μας πει κατόπιν την γνώμη του. Παρά τα 186 κιλά **βάρους** της σε κατάσταση έτοιμη για οδήγηση, το ζύγισμα της SRK 400 κυρίως εν κινήσει, είναι υποδειγματικό. Η μελέτη στην γεωμετρία και την συνεργασία πλαισίου-αναρτήσεων είναι τέτοια, που επιτρέπει οδήγηση με εξαιρετική ακρίβεια και αποτελεσματικότητα, όσον αφορά τους χειρισμούς και την κύλιση. Η πόλη θα αποτελέσει σαφώς το κύριο πεδίο χρήσης της SRK, εντός της οποίας θα εκτιμήσεις την απόλυτη γραμμικότητα του μοτέρ, αλλά και την ελαφρώς κοντή κλιμάκωση των σχέσεων. Θα βρίσκεστε να κινείστε πολύ πιο σβέλτα από ότι νομίζετε, σε χρόνο dt! Και αυτό, απολαμβάνοντας μια υψηλή αίσθηση στιβαρότητας όσον αφορά το κράτημα, στην οποία συμβάλλουν και οι ελαφρώς σφικτές αναρτήσεις. Η ευκολία με την οποία η SRK αλλάζει κατεύθυνση είναι αξιοσημείωτη, μεγάλο ατού όταν ξεφεύγετε από την κίνηση. Στο φρενάρισμα, η ικανότητα των δύο δίσκων εμπρός να επιβραδύνουν αλλά και το πραγματικά εξαιρετικό ABS, σε κάνουν να ξεχάσεις την όχι και τόσο καλή αίσθηση στην μανέτα εμπρός, που κάνει απαραίτητη την άσκηση δύναμης μεγαλύτερης από το ιδανικό. Από φανάρι σε φανάρι, εκπλήσσεσαι με το πόσο καλά κινείται η SRK αλλά και με το πόσο «μοτοσυκλέτα» είναι, παρά τα μόλις 400 της κυβικά. Οπότε, θα βγεις μαζί της βόλτα, μετά την δουλειά, τώρα που καλοκαιριάζει...



Στην εκδρομή, την σβέλτη βόλτα και την απόδραση από την ρουτίνα, η SRK 400 στέκεται στο ύψος της. Η ξεκούραστη θέση οδήγησης που περιγράψαμε πιο πάνω, συμμαχεί με τον αναβάτη για την κάλυψη μεγάλων αποστάσεων στην εθνική, ακόμα και σε αρκετά υψηλές μέσες ωριαίες ταχύτητες, τις οποίες ο 400άρης κινητήρας δεν έχει κανένα πρόβλημα να διατηρήσει. Αν αρέσκεστε στον στριφτερό επαρχιακό, η ομοιογένεια και η ουδετερότητα με την οποία το SRK 400 στρίβει εντυπωσιάζουν – πάντα τηρουμένων των αναλογιών κατηγορίας και τιμής του- ! Φιλικό αλλά και ικανό ταυτόχρονα, σε παίρνει από το χέρι ικανοποιώντας τις όποιες σπορ ορέξεις σου, ενώ ακόμα και με τα εργοστασιακά ελαστικά, τα περιθώρια κλίσης του είναι υψηλά. Φευ, θα λέγαμε με μεγάλη βεβαιότητα ότι **μπορείς ακόμα και να επισκεφθείς μια πίστα με το SRK, για να «παίξεις» με ασφάλεια και η μοτοσυκλέτα δεν θα σε προδώσει.**

Αν δεν την δοκιμάσεις, χάνεις.

Η SRK 400 μας άφησε μία από τις πιο ομοιογενείς εντυπώσεις μοτοσυκλέτας δρόμου σημερινής εποχής, που έχουμε λάβει. Αφήνοντας στην άκρη κάθε τι περιττό –ακόμα και το κάτι παραπάνω στο fun factor, θα λέγαμε-, η QJMOTOR παρουσιάζει μια απόλυτα ολοκληρωμένη μοτοσυκλέτα 400 κυβικών, σε τιμή... 125άρας. Αν στην σημερινή αγορά δεν μονοπωλούσαν σχεδόν ολοκληρωτικά τα Adventure, θα λέγαμε ότι η SRK 400 αποτελεί το «σημείο καμπής» της QJMOTOR για την επέκτασή της στην δύσκολη αγορά μας. Το βέβαιο είναι ένα: Αν δεν δοκιμάσετε αυτή την μοτοσυκλέτα, χάνετε. Και χάνετε ακόμα περισσότερο, αν αγοράσετε κάτι άλλο και ακριβότερο, ίσως και σε μικρότερα κυβικά, χωρίς να δώσετε στο SRK μία ευκαιρία!

