

# Δοκιμή QJMOTOR SRK 700 2023: Value for Money

"Τίμια" μοτοσυκλέτα



Γράφει ο Κώστας Ταρναβάς

Είναι δεδομένο πως οτιδήποτε καινούργιο τραβάει το ενδιαφέρον και η QJMOTOR τα έχει καταφέρει εξαιρετικά σε αυτόν τον τομέα. Όμως οι μοτοσυκλέτες της έχουν πολλά να πουν στο μυαλό και στην «τσέπη» των Ελλήνων μοτοσυκλετιστών

Φωτογραφίες: Θοδωρής Ερμήλιος

Οι επιλογές έχουν πολλαπλασιαστεί. Οι 12 εταιρείες έχουν γίνει 24. Ευρωπαϊκές έχουν αναγεννηθεί μέσω εξαγοράς από κινεζικούς και ινδικούς ομίλους. Νέοι κατασκευαστές, κυρίως από την Κίνα, έχουν κάνει αισθητή την παρουσία τους, παρουσιάζοντας συνεχώς νέα μοντέλα με την πλειονότητα αυτών να διατίθενται σε ανταγωνιστικές τιμές.



Η QJMOTOR έχει καταφέρει μέσα σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα να αναπτυχθεί με ταχείς ρυθμούς. Όταν είσαι μέλος της «μεγάλης οικογένειας» της Γκοργκόλης Α.Ε., με τεράστιο δίκτυο συνεργατών σε όλη τη χώρα, με σοβαρές επενδύσεις στον τομέα του marketing και της διαφήμισης, τότε όλα γίνονται πιο εύκολα. Σε αυτό βέβαια βοηθάει και ο κατασκευαστής που έχει στη διάθεση του ελληνικού κοινού μια μεγάλη γκάμα μοντέλων «με το καλημέρα». Τα adventure και crossover μοντέλα είναι λογικό να έχουν τραβήξει το ενδιαφέρον, αλλά η γκάμα περιλαμβάνει επίσης naked και cruiser μοτοσυκλέτες. Μετά το SRK 400 αναλάβαμε να δοκιμάσουμε το μεγαλύτερο «γυμνό» που βρίσκεται στον κατάλογο της QJ. Το SRK 700 σοκάρει αρχικά με την τιμή του, αφού κοστίζει 5.995 ευρώ.

Με δικύλινδρο κινητήρα 698 κ.εκ και τον αναβάτη να έχει στη διάθεσή του 73,5 ίππους στις 8.000 σ.α.λ. και 6,8 kgm στις 6.000 σ.α.λ. Με εμφάνιση που δεν ξεφεύγει από τα πρότυπα της κατηγορίας, αφού οι σχεδιαστικές γραμμές που έχουν υιοθετηθεί είναι γνώριμες στο μάτι, προερχόμενες κυρίως από ιαπωνικά μοντέλα. Τα περιφερειακά του «μετράνε». Ανεστραμμένο πιρούνι, ακτινικά τοποθετημένες τετραέμβλολες δαγκάνες μπροστά, ABS της Bosch, ελαστικά Maxxis, αλουμινένιο ψαλίδι, φωτιστικά σώματα LED, θύρα USB, οθόνη μεν, LCD δε. Του λείπει κάτι;





Τουλάχιστον με 2.000 ευρώ περισσότερα θα παρείχε ride by wire με προγράμματα οδήγησης, traction control και οθόνη TFT με δυνατότητα συνδεσιμότητας. Αν θέλετε όλα τα παραπάνω, θα πρέπει να επενδύσετε σε μια μοτοσυκλέτα παραπλήσιου κυβισμού πολλά περισσότερα από 8.000 ευρώ. Η επιλογή δική σας.

Σε μια εβδομάδα θέλαμε να εξαντλήσουμε την γκάμα δυνατοτήτων του SRK 700. Ξεκινήσαμε με ταξίδι από αυτοκινητόδρομο, κινηθήκαμε σε επαρχιακό δίκτυο, βολτάραμε σε επαρχιακές πόλεις, όπως το Άργος και το Ναύπλιο, νοιώσαμε την «καυτή ανάσα» της Αθήνας τέλη Ιουνίου. Όλα έγιναν εύκολα, με μέση κατανάλωση που δεν ξεπέρασε τα 6,2 λίτρα για 100 χλμ. Γρήγορα, αφού η τελική ταχύτητα στο κοντέρ «περιορίζεται» στα 199 χλμ/ώρα. «Δίνει» και άλλο, αλλά δεν «γράφει».



Μας αρέσει το γεγονός πως η QJMOTOR υιοθετεί σχεδιαστική ταυτότητα στα μοντέλα της. Αυτό διαπιστώνεις από τη σειρά adventure και crossover (SRT 800, SRT 700, SRT 550), τη naked (SRK 700, SRK 400, SRK 125 S) και την cruiser (SRV 300, SRV 125). Με αυτόν τον τρόπο οι μοτοσυκλέτες της γίνονται εύκολα αναγνωρίσιμες.

Το SRK700, όπως και το SRK 400 που οδηγήσαμε πριν από λίγες εβδομάδες, διαθέτουν επιθετική σχεδίαση, με αιχμηρές επιφάνειες. Σπορ εμφάνιση που αρέσει σε νέους κάθε ηλικίας. Συμμετρική χωρίς έντονες διαφορές μεταξύ όγκου μπροστινού και πίσω τμήματος. Με λίγα λόγια χωρίς ακρότητες που διχάζουν. Μια εύπεπτη σιλουέτα με έντονες ακμές, σε ματ χρωματικό συνδυασμό μπλε-μαύρου. «Καθαρή» εικόνα, με τα μπρονζέ καπάκια του μοτέρ να «χτυπάνε» στο μάτι και το ασημί σιρίτι να κάνει πιο έντονη την ασύμμετρη σχεδίαση του αλουμινένιου ψαλιδιού.





Δύο προβολείς LED και άλλα τόσα φώτα ημέρας DRL συνθέτουν το επιβλητικό παρουσιαστικό του SRK 700, που θυμίζει Kawasaki Z. Διαθέτουν πολύ καλή δέσμη που διευκολύνει στη βραδινή οδήγηση. Πρωτότυπη σχεδίαση του πίσω φωτιστικού σώματος που έχει σχήμα «L» και μας άρεσε πολύ. Τα φλας, και αυτά LED, «δένουν» αρμονικά με την υπόλοιπη σχεδίαση.

Το πρώτο που παρατηρείς μόλις κάθεις στη σέλα του SRK 700 είναι η μικρή οθόνη LCD, που παρέχει τις απαραίτητες πληροφορίες, οι οποίες ελέγχονται από διακόπτες στο αριστερό μέρος του τιμονιού. Κάτω από το φως του ήλιου γίνεται δυσανάγνωστη. Ο κορμός γέρνει ελαφρώς προς τα μπροστά χωρίς να πέφτει περιττό βάρος στους καρπούς. Τα μαρσιπέ είναι πιο ψηλά και πιο πίσω απ' όσο θα θέλαμε, κάνοντας τα γόνατα να λυγίζουν πολύ. Βρίσκουν, όμως, τη θέση τους ανάμεσα στις εσοχές των πλαστικών μερών που πλαισιώνουν το ρεζερβουάρ. Η σωστή σχεδίαση της σέλας επιτρέπει στα πόδια να ακουμπούν με ευκολία το έδαφος. Έτσι ο έλεγχος της μοτοσυκλέτας στις επιτόπιες μανούβρες γίνεται παιχνιδάκι και τα 196 κιλά δεν προβληματίζουν.



Ο κινητήρας έρχεται σε λειτουργία με ένα «βραχνό» βουητό να βγαίνει από το κοντό τελικό της εξάτμισης που κάνει την εμφάνισή του σχεδόν κάτω από το ψαλίδι. Λίγοι κραδασμοί γίνονται αισθητοί σε όλο το φάσμα στροφών του κινητήρα, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για το θόλωμα που προκαλείται σε αυτό που βλέπετε από τους καλοσχεδιασμένους καθρέφτες.

Σημείο αναφοράς για τη δεύτερη κατά σειρά μοτοσυκλέτα της QJMOTOR που κάνουμε δοκιμή στο 2WO είναι ο κινητήρας. Ο δικύλινδρος του SRK 400 διαθέτει στρόφαλο 360ο, ακουγόταν σαν boxer και διευκόλυνε με τη γεμάτη απόδοσή του στις μεσαίες και υψηλές στροφές. Το μηχανικό σύνολο του SRK 700 μπορεί να μη διαθέτει την ιδιαίτερη λειτουργία του «μικρού αδελφού», αλλά και αυτός εκπλήσσει ευχάριστα με την απόδοσή του και μάλιστα σε όλο το φάσμα στροφών. Αποτελεί υπόδειγμα ελαστικότητας και το βέβαιο είναι πως θα μυήσει με τον καλύτερο τρόπο όποιον επιλέξει το roadster της QJMOTOR ως πρώτη μεγάλη μοτοσυκλέτα



Προσφέρει απλόχερα ροπή και ισχύ σε «χαμηλές, μεσαίες και υψηλές» και από πειθήνιο commuter μπορεί άνετα να γίνει το streetfighter που υποδηλώνει η εμφάνισή του. Μέχρι τις 5.000 στροφές ο κινητήρας γουργουρίζει ευχάριστα, χωρίς εξάρσεις και να βολτάρεις ξεκούραστα χωρίς να «παίζεις» με το κβώτιο. Από εκεί και πάνω μπορείς να τον πιέσεις όσο θέλεις. Δεν «διαμαρτύρεται», αντιθέτως τον ακούς ελάχιστα και τον νοιώθεις λίγο παραπάνω λόγω των υψίσυχνων κραδασμών. Ο ηλεκτρονικά ελεγχόμενος ψεκασμός είναι σωστά βαθμονομημένος, το κιβώτιο είναι λίγο θορυβώδες με μεγάλες διαδρομές στο λεβιέ, αλλά γενικότερα κρίνεται σαφές ειδικά όταν αλλάζεις σχέσεις με το κατάλληλο μοτοσυκλετιστικό μποτάκι. Ο συμπλέκτης είναι μαλακός με αποτέλεσμα να παραμένεις ξεκούραστος μέσα στο κυκλοφοριακό χάος.





Μιας και οδηγήσαμε κατακαλόκαιρο το SRK 700 μπορούμε να πούμε πως θερμότητα από το μοτέρ δεν εκπέμπεται. Επίσης έπειτα από πολύωρη, μεικτή χρήση (ταξίδι, πόλη, επαρχιακό) η σέλα που δείχνει αφιλόξενη σε πρώτη ματιά δεν μας κούρασε. Όσο για τη θέση του συνεπιβάτη, αυτή δεν ξεφεύγει από τα πρότυπα της κατηγορίας των sport naked μοτοσυκλετών. Είναι τόσο μικρή όσο και στα περισσότερα. Μια τεράστια σέλα όμως σε μια τέτοιου είδους μοτοσυκλέτα θα ήταν εντελώς παράταιρη. Υπάρχουν χειρολαβές και μαρσιπέ στο σωστό ύψος που προσφέρουν πολύ καλή στήριξη.

Οι αναρτήσεις είναι σωστά ρυθμισμένες για μια τέτοιου είδους μοτοσυκλέτα. Μαλακές όσο πρέπει για να μην ταλαιπωρείται ο αναβάτης στις κακοτεχνίες, σκληρές τόσο ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν σε πιο γρήγορο ρυθμό σε δρόμους με στροφές. Ενώ τις εντυπώσεις κλέβουν τα θηριώδη ανεστραμμένα πιρούνια, στην περίπτωση του SRK 700 μάς άφησε έκπληκτους το περίτεχνο μοχλικό σύστημα του πίσω αμορτισέρ.





Το πακέτο εξοπλισμού ολοκληρώνεται με ένα εξαιρετικό σύστημα πέδησης, με τετραέμβολες ακτινικά τοποθετημένες δαγκάνες μπροστά και το κορυφαίο σύστημα ABS της Bosch 9.1MB. Διαθέτουν δύναμη και την απαιτούμενη αίσθηση σε κάθε είδους φρενάρισμα.

Το SRK 700 είναι γνήσιος εκπρόσωπος της κατηγορίας naked και κορυφαίος αυτών που χαρακτηρίζονται value for money. Μια «μεγάλη» μοτοσυκλέτα που μπορεί να οδηγηθεί εύκολα από αναβάτες ανεξαρτήτως εμπειρίας που έχουν σκοπό να κάνουν μαζί της τα πάντα γρήγορα.