



ΔΟΚΙΜΗ

QJMOTOR SRT 700 S



Τιμή: 6.695 ευρώ

+ Απόδοση κινητήρα ψηλά, Άνετη θέση οδήγησης, Αίσθηση φρένων, Τιμή

— Απότομος ψεκασμός χαμηλά, «Ενθουσιώδες» ABS

ΕΠΑΝΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Ένα από τα διασημότερα μοντέλα της QJMOTOR ανανεώθηκε πρόσφατα και τέθηκε στη διάθεσή μας για να δοκιμαστεί στις σκληρές, καθημερινές συνθήκες όπου θα περάσει, κακά τα ψέματα, το μεγαλύτερο ποσοστό των χιλιομέτρων του. Με εξοπλισμό, κινητήρα και ανέσεις που διαπρέπουν στα σημεία και ταυτόχρονα με όπλο του τη χαμηλή τιμή στα 6.695 ευρώ, κλείνει το μάτι όχι μόνο στο ...κατεστημένο της κατηγορίας του, αλλά και σε μοντέλα που ζητούν σχεδόν διπλάσιο αντίτιμο για να προσφέρουν όσα αυτό.

Στην Ελλάδα αγαπάμε τις ψηλές μοτοσυκλές, γιατί μας προσφέρουν άνεση στην πολύωρη οδήγηση, καλή εποπτεία του δρόμου και αυξημένη προστασία από τις ανωμαλίες των δρόμων. Δεν μπορούμε όμως να κρύψουμε την αγάπη μας και για τη спор οδήγηση με τους 17άρηδες τροχούς και τα ελαστικά δρόμου. Σε αυτήν λοιπόν, την «καυτή» κατηγορία των τουριστικών μοτοσυκλετών με ασφάλτινη κατεύθυνση μπαίνει και η ανανεωμένη QJMOTOR SRT 700 S με «όπλα» της την άνεση, τη χαλαρή εργονομία και ένα πακέτο εξοπλισμού που δεν βρίσκεις σε αυτήν την τιμή, υποσχόμενη απρόσκοπτη και πολυετή συμβίωση χωρίς προβληματισμούς.

Εμφάνιση - Ποιότητα κατασκευής

Η SRT 700S χάρη σε κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ξεχωρίζει από το πλήθος των μοτοσυκλετών τουρισμού, χωρίς ωστόσο να ξεφεύγει από τις σχεδιαστικές νόρμες της κατηγορίας. Από την πρώτη ματιά, τραβούν την προσοχή οι δύο προβολείς της μεσαίας και της μεγάλης σκάλας που έχουν «κωθεί» μέσα στην πρόσοψη. Η τελευταία πλαισιώνεται από οριζόντια τοποθετημένα φώτα ημέρας LED και μικρό, ψηλά τοποθετημένο φτερό που εντείνουν την εικόνα. Μια μικρή πλοήγηση με τις αισθήσεις της αφής και της ακοής δείχνει ότι έχει γίνει πολύ καλή δουλειά στον τομέα της συναρμογής με τα πλαστικά να δείχνουν την ποιότητά τους και τη συναρμογή να έχει γίνει τόσο καλά, ώστε να μην παρουσιάζονται τριγμοί. Το υλικό και το αφρώδες της σέλας δύο επιπέδων φωνάζουν από μακριά «άνεση», ενώ οι διακόπτες είναι θετικοί στο πάτημα, με σωστή ανάδραση και εύκολοι στην ...εύρεση χάρη στο μπλε φωτισμό που τους περιβάλλει. Ακόμα κι όταν το μάτι πέσει στα απαραίτητα εκτεθειμένα καλώδια, διαπιστώνεις ότι η σχεδιαστική ομάδα φρόντισε να τα έχει τακτοποιημένα σε πλεξούδες και προστατευμένα μέσα σε ειδικές υποδοχές στα ίδια τα πε-



Κινητήρας 70
ίππων που εύκολα
μεταμορφώνεται
σε ένα πειθήνιο
και άκρως
προβλέψιμο
σύνολο που
«ακούει» στο
γκάζι σχεδόν
υποδειγματικά.

Το υλικό και
το αφρώδες
της σέλας
δύο επιπέδων
φωνάζουν από
μακριά
«άνεση».



ριφερειακά (πχ τιμόνι, πλαίσιο, πιρούνι). Μικρολεπτομέρειες όπως αυτή καθώς και το τιμόνι που κλειδώνει και από τις δύο πλευρές, δείχνουν ότι η QJMOTOR δεν άφησε τίποτα στην τύχη στο θέμα του σχεδιασμού.

Άνεση - Εργονομία

Η θέση οδήγησης τοποθετεί τον οδηγό αρκετά χαμηλά και «μέσα» στη μοτοσυκλέτα, ενώ η κλίση του τιμονιού φέρνει τα χέρια κοντά στο σώμα του, στοιχείο πολύ θετικά για όταν κινείσαι μέσα στην πόλη, καθώς οι απότομοι ελιγμοί απαιτούν ακόμα λιγότερη προσπάθεια. Αυτό σημαίνει ότι από τα πρώτα μέτρα βρίσκεις εύκολα τη θέση σου πά-

νω στη μοτοσυκλέτα και σ' αυτό μεγάλο ρόλο παίζει η άνετη —παρά το φαινομενικά μικρό της μέγεθος— σέλα. Στο μάτι δεν εντυπωσιάζει, αλλά προσφέρει υψηλά επίπεδα άνεσης για αναβάτη και συνεπιβάτη, στον καθέναν από τους οποίους αναλογεί το αποκλειστικά δικό του κομμάτι. Ο συνεπιβάτης εδώ είναι (ελαφρώς) ριγμένος, μιας που το κομμάτι του οδηγού είναι θερμαινόμενο σε τρία επίπεδα (όπως και τα γκριπ) και μπορεί να αργεί κάπως να «αρπάξει», αλλά παραμένει ζεστή μέχρι και ένα εικοσάλεπτο αφού κλείσουμε το διακόπτη. Ο ίδιος όμως κάθεται ψηλά, έχει εποπτεία του περιβάλλοντος χωρίς να ενοχλεί τον οδηγό και μπορεί να κρατηθεί από τις

ευμεγέθεις σταθερές χειρολαβές ό,τι ύψος και να έχει. Το σχήμα και η τοποθέτηση των καθρεφτών τους καθιστά εύκολα ρυθμίσιμους και πιστούς συντρόφους χωρίς τριγμούς και κραδασμούς. Ο ψηφιακός πίνακας οργάνων είναι σχεδιαστικά «φορτωμένος» με στοιχεία που ενδεχομένως να μην έχουν λόγω ύπαρξης, αλλά δεν ενοχλούν κιόλας, όπως για παράδειγμα το φόντο τύπου «ουρανός με αστέρια» που είναι ευχάριστο στην όψη. Το στροφόμετρο θα μπορούσε να είναι μεγαλύτερο, δεν διαθέτει μετρητή κατανάλωσης αλλά μπάρες που γεμίζουν όσο πιο «επιθετικά» οδηγείς, προσομοιώνοντας τη στιγμιαία κατανάλωση. Επιπρόσθετα διαθέτει αυτόματη προσαρμογή θέματος ημέρας-νύχτας, που αλλάζει ταχύτητα, καθώς και ματ επιστροφή, ώστε να αντανakλά όσο λιγότερο γίνεται το φως.

Κινητήρας

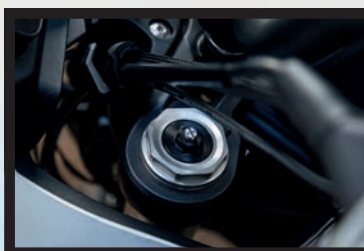
Ο κινητήρας των 698 κ.εκ. αποδίδει 70 ίππους στις 8.000 σ.α.λ. ενώ στις 6.000 σ.α.λ. εμφανίζεται και η μέγιστη τιμή των 70 Nm της ροπής. Η τελευταία όμως κάνει την εμφάνισή της από πολύ χαμηλά, γεγονός που βοηθάει την SRT 700 S να ξεκινάει εύκολα μόνο με συμπλέκτη, κάτι που εξυπηρετεί τα μέγιστα στο αστικό περιβάλλον. Ένας ελαφρύς «λόξυγας» λόγω απότομου ψεκασμού στις χαμηλές στροφές εξαφανίζεται μετά τις 3.000 σ.α.λ. και εύκολα μεταμορφώνεται σε ένα πειθήνιο και άκρως προβλέψιμο σύνολο που «ακούει» στο γκάζι σχεδόν υποδειγματικά και προσφέρει και άφθονες νότες διασκέασης στον αναβάτη. Η ταχύτητα των 100 κλμ/ώρα έρχεται από στάση σε 4,8 δευτερόλεπτα και από τα 60 για τα 120 κλμ/ώρα με 4η χρειάζεται 5,1 δευτερόλεπτα. Ταυτόχρονα, μιας που ο οδηγός απολαμβάνει να τον δουλεύει ψηλότερα, η μικτή κατανάλωση που μετρήσαμε είναι 5,5 λίτρα/100κλμ και αυτή του ταξιδιού 4,6 λίτρα/100 κλμ, προσδίδοντάς του αυτονομία 354 χιλιομέτρων από το 19,5 λίτρων ρεζερβουάρ του.

Πλαίσιο - Αναρτήσεις - Φρένα

Στον τομέα αυτόν η SRT 700 S δίνει μια πολύ καλή εικόνα στον οδηγό, μιας που το πλαίσιο με σχεδίαση χωροδικτυώματος εκπληρώνει την



θα κάνει ό,τι του ζητήσεις. Οτιδήποτε.



Πολύ καλή και σωστή πληροφόρηση από τις αναρτήσεις για ό,τι γίνεται κάτω από τα χέρια και τα πόδια του οδηγού.



Ο ψηφιακός πίνακας οργάνων είναι ευχάριστος στην όψη και διαθέτει αυτόματη προσαρμογή θέματος ημέρας-νύχτας και ματ επιστροφή.





υπόσχεση των υψηλών επιπέδων ακαμψίας και δίνει την αίσθηση ενός πολύ καλά δεμένου συνόλου που ακολουθεί πιστά τις οδηγίες του οδηγού. Οι αναρτήσεις τις Marzocchi με το τηλεσκοπικό πιρούνι και το μονό αμορτισέρ, παρόλο που δεν δέχονται ρυθμίσεις, εντούτοις δίνουν πολύ καλή και σωστή πληροφόρηση για ό,τι γίνεται κάτω από τα χέρια και τα πόδια του οδηγού. Έτσι αισθάνεσαι πλήρως ενημερωμένος και μπορείς να οδηγήσεις με άνεση και χωρίς φόβο. Ταυτόχρονα, παρόλο που πρόκειται για τη «δρομίσια» έκδοση με τους 17άρηδες τροχούς και τα ασφάλτινα ελαστικά, οδηγός και συνοδηγός απολαμβάνουν πολύ καλή απορρόφηση κραδασμών και ανωμαλιών του οδοστρώματος, η οποία θυμίζει ανώτερη κατηγορία. Όσον αφορά την πρόσφυση, ενώ δεν υπάρχει traction control για να φροντίζει γι' αυτήν κατά την επιτάχυνση, το καλοδεμένο σύνολο πλαισίου-αναρτήσεων εξαλείφουν την



Σχήμα κατατεθέν οι δύο προβολείς της μεσαίας και της μεγάλης σκάλας που έχουν «κωθεί» μέσα στην πρόσοψη.



Ξεχωρίζει από το πλήθος των touring, χωρίς ωστόσο να ξεφεύγει από τις σχεδιαστικές νόρμες της κατηγορίας.

ανάγκη ύπαρξής του. Ταυτόχρονα το δικάναλο ABS φροντίζει για την ασφάλεια κατά την επιβράδυνση και μάλιστα πολύ αποτελεσματικά. Έτσι η πλήρης στάση από τα 100 κλμ/ώρα έρχεται σε 45,3 μέτρα, νούμερο τυπικό για την κατηγορία.

Οδηγώντας

Η οδήγηση της SRT 700 S ήταν μια πολύ ευχάριστη εμπειρία, μιας που όσο δύσκολες αποστολές κι αν της αναθέσα-

με, της έφερε σε πέρας με την ευκολία που θα ολοκλήρωνε και μια απλή, βαρετή διαδρομή «σπίτι-δουλειά-σπίτι». Ο ελαφρώς διστακτικός ψεκασμός ώθησε τις πρώτες φορές το δεξί μας χέρι να στρίψει περισσότερο. Λίγη ώρα μετά είχαμε μάθει να την οδηγούμε πιο γεμάτα και ανταμοιφθήκαμε από τη λεία λειτουργία του κινητήρα σε βαθμό που δεν χρειάστηκε να μας απασχολήσει ξανά το ζήτημα. Αν και θα αισθανόμασταν πιο



άνετα αν είχαμε και σύστημα ελέγχου πρόσφυσης να μας προσέχει, εντούτοις η απουσία του δεν μας προβλημάτισε καθόλου κι αυτό το οφείλουμε αφενός στον πολύ ακριβή και ταυτόχρονα πολύ μαλακό συμπλέκτη, που έκανε τις επιταχύνσεις μας ασφαλείς και σίγουρες και αφετέρου στην καλή συνεργασία πλαισίου-αναρτήσεων, που δημιούργει ένα περιβάλλον ουδετερότητας και σταθερότητας σε κάθε χειρισμό. Κατά την οδήγηση απολάυσουμε κυρίως την άνεση στην καθημερινότητα και τη σταθερότητά της στην ευθεία, ενώ, αν επιθυμούμε να ανεβάσουμε το ρυθμό, θα πρέπει να θυμόμαστε ότι οι αναρτήσεις είναι μεν ακριβείς, αλλά προσανατολισμένες στην άνεση και στο να προστατεύουν τους αναβάτες από κραδασμούς και ανωμαλίες του οδοστρώματος. Με την ίδια συλλογιστική είναι ρυθμισμένο και το «βουτυράτο» κιβώτιο ταχυτήτων, από το οποίο απουσιάζει οποιοσδήποτε θόρυβος και οποιαδήποτε αισθητηριακή ένδειξη ότι ανεβάσαμε, κατεβάσαμε ή βάλουμε νεκρά. Σε κάθε περίπτωση, καταλάβαμε από τις πρώτες ώρες πως, πέρα από τη στάθμη του καυσίμου και την ταχύτητα, δεν είχαμε καν την ανάγκη να συμβουλευόμαστε τον πίνακα οργάνων. Όσον αφορά τις φορές που χρειάστηκε να σταματήσουμε, αυτό δεν μας ανησυχούσε ούτε μία φορά, χάρη στο σύστημα πέδησης που «άκουγε» τις επιθυμίες μας και ήταν πάντα απαλό και προοδευτικό όταν σταματούσαμε προγραμματισμένα και —με έξτρα πίεση στη μανέτα και στο λεβιέ— άμεσο και πειθήνιο σε φρενάρισμα πανικού, παρόλο που το ABS ήταν ελαφρώς βιαστικό στο να πα-

ρέμβει. Επιστέγασμα όλων ήταν η άνετη θέση οδήγησης με την πολύ χαλαρή εργονομία που δεν μας έβαλε στην πρίζα και βοήθησε το σώμα μας να μένει ξεκούραστο στην καθημερινή οδήγηση, εμπνέοντας ταυτόχρονα σιγουριά, ακόμα και σε περιπτώσεις υψηλού μοπιλιάρισματος, τις οποίες είχε για ...σνακ. Η SRT 700 S δεν είπε ποτέ ότι σε ό,τι κι αν της ζητήσαμε, παρόλο που εξέφρασε ευγενικά την προτίμησή της για αστικές μετακινήσεις, ευθείες και χαλαρές στροφές, όπου και έλαμψε.

Η άποψή μας

Τα πάντα στην SRT 700 S δουλεύουν όπως θα έπρεπε να δουλεύουν, με κάποιες μικρές εξαιρέσεις, οι οποίες όμως δεν καλάνε την εικόνα ενός αρκετά καλού συνόλου, που μπορείς να το φανταστείς να υπάρχει για πολλά χρόνια στο γκαράζ σου. Σε συντροφεύει στην καθημερινή μετακίνηση και στις βόλτες χωρίς να «δυσανασχετεί», προσφέροντας υψηλά επίπεδα άνεσης και ασφάλειας. Πάνω στη σέλα της δεν κυνηγάς χρονόμετρα και δεν ξύνεις μαρσιπέ, αλλά αισθάνεσαι ασφαλής και ότι θα φτάσεις εκεί που θέλεις να πας —και λίγο παραπέρα— άνετος και προστατευμένος χωρίς να χρειάζεται να προσπαθήσεις πολύ. Η πολύ ανταγωνιστική της τιμή σε συνάρτηση με το πλούσιο επίπεδο εξοπλισμού την κάνουν μια πολύ ανταγωνιστική επιλογή και λίγη μόνο ώρα οδήγησης στη σέλα της αρκούν για να σε κερδίσουν.



Κινητήρας

Τύπος	4Τ, 2Κ, Υ/Ψ, 4β, 1ΕΕ
Κυβισμός (κ.εκ.)	698
Διάμετρος Χ Διαδρομή (χλστ.)	-
Συμπίεση (1)	-
Ισχύς (Ιπποι / σ.α.λ.)	70/8.000
Ροπή (kg-m/σ.α.λ.)	70/6.000
Τροφοδοσία	Ηλ.Ψεκασμός
Χωρητικότητα Ρεζερβουάρ (λίτρα)	19,5
Κατανάλωση (Μέση λτ./100χλμ.)	5,5

Πλαίσιο - Αναρτήσεις - Φρένα

Τύπος	Ατσάλινο σωληνωτό
Αναρτήσεις Ε /	
Ρυθμίσεις	Ανεστραμμένο πιρούνι
Διαδρομή (χλστ.)	145
Αναρτήσεις Π /	
Ρυθμίσεις	Μονό Αμορτισέρ, ΠΕ
Διαδρομή (χλστ.)	-
Φρένα Ε (χλστ.)	2Δ, 4Ε, ABS
Φρένα Π (χλστ.)	Δ, 1Ε, ABS

Τροχοί - Ελαστικά

Ελαστικό Ε	120/70-17
Ελαστικό Π	160/60-17

Διαστάσεις - Βάρος

Μήκος (χλστ.)	2200
Πλάτος (χλστ.)	925
Μεταξόνιο (χλστ.)	1390
Ύψος σέλας (χλστ.)	800
Βάρος (κιλά)	238

Εξοπλισμός

ABS / Ρυθμ.	✓/✗
Traction Control / Ρυθμ.	✗/✗
Στροφόμετρο	✓
Μερικός χιλιομετρτής	✓
Ένδειξη βενζίνης	✓
Δείκτης θερμοκρασίας	✓
Θερμοκρασία περιβάλλοντος	✗
Ζελατίνα / Ρυθμ.	✓/✓
Ρυθμιζόμενες μανέτες Σ/Φ	✓/✓
Πλάγιο σταντ	✓
Κεντρικό σταντ	✓
Χειρολαβές / Σχάρα	✓/✓
Ρυθμιζόμενες αναρτήσεις Ε/Π	✗/✓

Επιδόσεις

Επιταχύνσεις	
0 - 50 (δευτερόλεπτα)	2
0 - 100 (δευτερόλεπτα)	4,8
60 - 120 με 4η (δευτερόλεπτα)	5,1
Κατανάλωση Μέση (λτ./100χλμ.)	5,5
Κατανάλωση Ταξιδιού (λτ./100χλμ.)	4,6
Απόσταση ακινητοποίησης	
100 - 0 (μέτρα)	45,3