



Test - QJ Motor SRT 800 X 2023

Προσιτή πολυτέλεια!

Η QJ Motor εισβάλλει στην adventure κατηγορία με την SRT 800X, η οποία με κορυφαία περιφερειακά, ποιότητα κατασκευής και ισχυρή αντιπροσώπευση, αποτελεί αυτή τη στιγμή ίσως την πιο τίμια και προσιτή πρόταση!

Του Τάκη Μανιάτη

Συνεργάστηκε ο Ηλίας Τσανικλίδης

Πρώτη επαφή

Όλα έχουν ένα κόστος, μία τιμή, και όλα στο τέλος μπαίνουν σε μία ζυγαριά προκειμένου να δει ο αναβάτης προς τα που θα κινηθεί, τα συν και τα πλην μίας επιλογής. Επιδόσεις, περιφερειακά, ποιότητα κατασκευής, κατανάλωση, αξιοπιστία, αντιπροσώπευση, και άλλα πολλά, τα οποία μπορούν να γείρουν αριστερά ή δεξιά την ζυγαριά.

Υπάρχει όμως και η τιμιότητα, η οποία στο πρόσωπο της νεοεισερχόμενης στην Ευρώπη και πρόσφατα στην Ελλάδα, QJ Motor, φαίνεται από την πρώτη επαφή.



Η QJ Motor έφτασε στην Ευρώπη με το δικό της brand name, υπό την σκέπη του Geely Group (Zhejiang Geely Holding Group) που διαθέτει στην φαρέτρα της εταιρίες όπως η Volvo και η Lotus, αλλά και από το 2020 είναι συνétaιρος της Mercedes-Benz στην Smart, και μία τέτοια πληροφορία, δείχνει απλά το μέγεθος μιας εταιρίας που δεν είναι απλά μία ακόμη "κινέζικη".

Στην Ελλάδα αντιπροσωπεύεται επίσης από μία πανίσχυρη εταιρία, την Γκοργκόλης Α.Ε. η οποία διαθέτει το δίκτυο και την τεχνογνωσία για να την στηρίξει και να την αναδείξει, δίνοντάς της την θέση που της αξίζει στην ελληνική αγορά.

Η SRT 800X μας συστήνεται παρουσιάζοντας έναν adventure χαρακτήρα ο οποίος ενισχύεται από τις μεγαλεπήβολες διαστάσεις, την τουριστική σχεδίαση και τους ακτινωτούς τροχούς 19/17 ιντσών με χωμάτινες βλέψεις, και σίγουρα, εντυπωσιάζει από την πρώτη επαφή.

Για να το κάνει αυτό η QJ Motor ενισχύει τον adventure χαρακτήρα με την επιλογή κορυφαίων αναρτήσεων από την Kayaba, με ανεστραμμένο μπροστινό σύστημα διαμέτρου 43mm, ρυθμιζόμενο ως προς την απόσβεση επαναφοράς και αμορτισέρ με ρύθμιση προφόρτισης ελατηρίου (χειροκίνητης) και απόσβεσης επαναφοράς. Ότι απαιτείται για εύκολη προσαρμογή στις απαιτήσεις ενός αναβάτη που θέλει να φέρει την μοτοσυκλέτα στα μέτρα του.



Κορυφαία περιφερειακά

Οι επιλογές στα περιφερειακά συνεχίζουν με τρανταχτά ονόματα, με τις ακτινικής τοποθέτησης τετραπίστονες δαγκάνες της Brembo να αναλαμβάνουν την πέδηση μπροστά, σε συνδυασμό μάλιστα με το κορυφαίο δικάναλο ABS σύστημα της Bosch, 9.1MB, να φροντίζει για σωστή αναλογία της πίεσης. Οι τροχοί είναι ακτινωτοί, με χρυσαφί στεφάνια και τις ακτίνες να πιάνουν στην άκρη, όντας στιβαροί και επιτρέποντας χρήση ελαστικών tubeless. Αυτά, έρχονται από την Maxxis και είναι τα ελαστικά διπλής χρήσης Maxventure, ταιριάζοντας άριστα σε μία μοτοσυκλέτα η οποία έχει τα φόντα για να πρωταγωνιστήσει.



Και όταν λέμε κάτι τέτοιο, τόσο βαρύ, δεν εννοούμε βέβαια να χτυπήσει τις premium ευρωπαϊκές μάρκες, ή ακόμη και ιαπωνικές με αντίστοιχες προτάσεις.

Ο στόχος δεν είναι αυτός, χωρίς όμως να υπολείπεται σε κάτι, μιας που παρά το ότι δεν κρύβει ότι είναι κινεζική μοτοσυκλέτα, είναι καλοφτιαγμένη, ποιοτική, με αρκετά καλό εξοπλισμό όπως προαναφέραμε. Διαθέτει ό,τι "επιβάλλεται" αυτή τη στιγμή στην αγορά, με φωτιστικά σώματα LED μπροστά και πίσω, προστατευτικές χούφτες με αλουμινένια βάση και καλής σχεδίασης πλαστικό για διάθλαση του αέρα, σχάρα φόρτωσης στον βασικό εξοπλισμό, οθόνη TFT 7", η οποία προσφέρει ένα καλοσχεδιασμένο layout ώστε να βλέπεις τα νούμερα που χρειάζεσαι - με τον ήλιο πίσω όμως δυσκολεύει την ανάγνωση, με συνδεσιμότητα με κινητό, εύκολη πλοήγηση στο menu μέσω πλήκτρων στα άκρα του τιμονιού. Από εκεί μπορεί να ρυθμίσει ο αναβάτης τα νούμερα που επιθυμεί να βλέπει, να πλοηγηθεί στο menu, να επιλέξει την ρύθμιση της οθόνης για αλλαγή χρώματος σε πρωινή ή βραδινή λειτουργία. Ωστόσο, υπάρχουν και αναμονές στα κουμπιά για θερμαινόμενα γκριπ και σέλες, τα οποία συναντάμε στο μικρότερο SRT 700X και εδώ προφανώς θα έρχονται ως after market ή σε κάποια πιο καλά εξοπλισμένη έκδοση.



Ποιοτική και εξοπλισμένη

Αναφερόμαστε σαφώς σε λεπτομέρειες που βρίσκονται πάνω της που την τοποθετούν ψηλά στο "ράφι", με φωτιζόμενους διακόπτες για εύκολη λειτουργία το βράδυ, αλλά και μία καλά σχεδιασμένη φαρδιά ζελατίνα στο fering, για προστασία στο ταξίδι. Ο αέρας φτάνει κάπου πάνω από την μέση του κράνους, νιώθεις την ύπαρξη του και τον ακούς, αλλά δεν σε ενοχλεί, ακόμη και με κράνος adventure με γείσο. Τα πλαϊνά παρατροπίδια που διαθέτει αυξάνουν τον όγκο της κι έτσι ακόμη και στο πλάϊ του κορμού δεν νιώθεις τον αέρα και κρύβεσαι καλά.

Διαθέτει τιμόνι μεταβλητής διατομής με σωστές λαβές και καλή απόσταση από τον αναβάτη ώστε να το πιάνεις εύκολα όταν κάθεσαι πάνω στη μοτοσυκλέτα, είτε καθιστός, είτε όρθιος. Τα μαρσπιέ διαθέτουν ελαστικά παρεμβάσματα που αφαιρούνται για να αποκαλύψουν οδοντωτό τμήμα για οδήγηση στο χώμα.



Μία περιποιημένη μοτοσυκλέτα η οποία ακόμη και με την εμφάνιση ή την λεπτομερή αναφορά των περιφερειακών, σε τσιγκλάει να την ελέγξεις προσεκτικά. Και μετά, να κάτσεις πάνω της.

Η σέλα βρίσκεται στα 855 χιλιοστά, αρκετά χαμηλή ώστε να πατάς άνετα τα πόδια σου στο έδαφος, και σχεδιασμένη έτσι ώστε να μην διπλώνει τα γόνατα. Ανεβαίνεις εύκολα επάνω της και στο 1.80 ύψος μου, πάταγα άνετα και τα δύο πόδια μου κάτω. Έτσι, μπορούσα να ελέγγω εύκολα το βάρος της, το οποίο, δεν είναι διόλου αμελητέο.



Ανακοινώνεται στα 260 κιλά με γεμάτο το 18,5 λίτρων ρεζερβουάρ, το οποίο είναι ένα νούμερο που σηκώνει συζήτηση. Όταν κινείσαι αργά, το νιώθεις, και ειδικά σε επιτόπου στροφές, όπου το σώμα και η συμβολή του αναβάτη παίζουν ρόλο για να αισθάνεσαι άνετα. Όταν κινείσαι με περισσότερα χιλιόμετρα, το βάρος εξαφανίζεται και το ζύγισμα θυμίζει μικρότερου κυβισμού μοτοσυκλέτα - μάλιστα η αίσθηση είναι αυτή μίας 500 κυβικών ανάλογης προέλευσης.



Βολική για κάθε χρήση

Η θέση οδήγησης είναι πολύ βολική γιατί εξυπηρετεί τόσο σε καθημερινές συνθήκες μετακίνησης όσο και σε ταξίδια σε εθνικές ή επαρχιακές οδούς.

Η γωνία που σχηματίζουν τα γόνατα είναι τέτοια ώστε να μην κουράζονται σε πολύωρη οδήγηση και η σέλα είναι φαρδιά, αλλά με αρκετά μαλακό υλικό - θα θέλαμε λίγο σκληρότερη για να περιοριστούν οι μετακινήσεις πάνω της, αλλά και για να βελτιωθεί η άνετη και πολύωρη παραμονή, κάτι που άλλωστε βελτιώνεται με ένα μικρό ποσό.

Αναφορικά με τις διαστάσεις, η μοτοσυκλέτα είναι "μεγάλου μεγέθους" δημιουργώντας έτσι άνετους χώρους για αναβάτη και συνεπιβάτη ο οποίος δεν εξέχει σημαντικά ώστε να τον χτυπάει ο αέρας, με μεγάλο μερίδιο σέλας, αλλά με δύσκολη πρόσβαση μιας και συνολικά η σέλα του, βρίσκεται ψηλά από το έδαφος. Στα θετικά, διαθέτει και μεγάλες χειρολαβές για συγκράτηση του συνεπιβάτη.



Μία τουριστική adventure όπως η QJ Motor SRT 800X χρειάζεται έναν κινητήρα που να την κινεί με άνεση, και αυτό ακριβώς κάνει ο δικύλινδρος εν σειρά χωρητικότητας 754 κυβικών εκατοστών και απόδοσης 76,2 ίππων, κατασκευής της ίδιας της εταιρίας. Δεν μοιράζεται στοιχεία από κάποιον της αγοράς, αποδίδει ομαλότητα και ροπάτα στην μεσαία κλίμακα των στροφών και ευνοεί την οδήγηση σε χαλαρούς ρυθμούς βόλτας και στην οδήγηση στην πόλη, αλλά και σε sport ρυθμούς. Στις χαμηλές στροφές, ενώ είναι "ελαστικός" και σου επιτρέπει να ανοίξεις το γκάζι ακόμη και με 6η σχέση με 80χ.α.ω. στο κοντέρ, η μοτοσυκλέτα θα επιταχύνει ομαλά και χωρίς σκορτσarίσματα. Όμως η ωφέλιμη περιοχή των στροφών ξεκινάει πάνω από τις 3.000σ.α.λ. και από εκεί και κάτω, απλά λειτουργεί αβίαστα. Μετά τις 3.000σ.α.λ. μπορείς να επιταχύνεις με γραμμικότητα και χωρίς ξεσπάσματα, να αλλάξεις σχέσεις στο βάρι κιβώτιο εκμεταλλευόμενος την ροπή του και να ανεβάσεις χιλιόμετρα γρήγορα.



Πρακτική και ουσιαστική

Στην πράξη, ενώ στα κυβικά και στο όνομα είναι 800, αποδίδει λίγο πιο γεμάτα από V-Strom 650 ή Versys 650, εκμεταλλευόμενο τα κυβικά του για να προσφέρει γραμμικότερη και πιο ομαλή οδήγηση με λιγότερα κατεβάσματα σχέσεων για επιτάχυνση. Είναι ομαλό σε απόδοση και δεν μπορεί να συγκριθεί σίγουρα με τα 800άρια και 900άρια των 80+ ίππων. Έχοντας όμως στο οπλοστάσιο του διαθέσιμη ροπή από τις χαμηλές στροφές, μπορεί να κινείται για ώρες με ελάχιστες αλλαγές ταχυτήτων σε επαρχιακές οδούς, κι έτσι να σου προσφέρει απόλαυση στην οδήγηση με τις σχέσεις του να σε ωθούν στα 200χ.α.ω. στο κοντέρ. Για την ακρίβεια, διαπιστώνεις γρήγορα ότι το κιβώτιο είναι "μακρύ" ειδικά στις 1η και 2η σχέσεις, με την 2η να φτάνει τα 117χ.α.ω στο κοντέρ, την 3η τα 150, την 4η τα 177, την 5η τα 190 και την 6η να μην καταφέρνει να φτάσει το όριο των 10.000 στροφών για 1.000, "μένοντας" στα 200χ.α.ω.



Αποτέλεσμα είναι να ταξιδεύεις με 6η και 120χ.α.ω. στις 5.000σ.α.λ., στα 140-150χ.α.ω. στις 6.000σ.α.λ. και να αγγίζεις τα 180χ.α.ω. με 7.000σ.α.λ., αφήνοντας άλλες τρεις χιλιάδες στροφές για να φτάσεις στα 200. Η απόδοση πάνω από τις 7.000σ.α.λ. είναι ομαλή, χωρίς εκρηκτικότητα και κάπου εκεί νιώθεις ότι η διατήρηση του γκαζιού στο τέρμα, ειδικά με μεγάλες σχέσεις, είναι περιττή. Η ωφέλιμη περιοχή στροφών βρίσκεται ανάμεσα στις 3.000σ.α.λ. και 7.000σ.α.λ., όπου μπορείς να οδηγάς για ώρες ομαλά και να εκμεταλλεύεσαι την ελαστικότητα του κινητήρα που βοηθά σημαντικά στην οδήγηση. Traction control δεν υπάρχει, και ούτε μας φάνηκε η απουσία του σε όλα τα χιλιόμετρα που κάναμε, ούτε σε γλιστερούς δρόμους, μιας και η ομαλότητα της απόδοσης και ουσιαστικά η απουσία δύναμης στις χαμηλές στροφές, συνηγορούν στην ήρεμη λειτουργία του κινητήρα στο απότομο άνοιγμα του γκαζιού.



Αίσθηση στην οδήγηση

Όμως θα πρέπει να γνωρίζεις ότι κατεβάζοντας σχέσεις στην προσπάθεια να φρενάρεις και να τοποθετηθείς σε μία στροφή, ο κινητήρας δεν συμβάλει σε αυτό. Δεν υπάρχει έντονο "φρένο" κινητήρα στο κλείσιμο του γκαζιού, σαν να διαθέτει έναν πολύ καλό anti slip συμπλέκτη, κάτι που όμως δεν ισχύει. Ισχύει όμως ότι οι σχέσεις του κιβωτίου είναι μακριές, κάτι που αποδεικνύει η 2η που φτάνει στα 117, οπότε αν εσύ κατεβάζεις από 3η σε 2η οδηγώντας με 60χ.α.ω, δεν θα σε βοηθήσει και πολύ. Έτσι, η μείωση της τελικής σχέσης μετάδοσης με κοντύτερη (γρανάζια) θα προσφέρει σπирτάδα στον κινητήρα, θα κατεβάσει σε χαμηλότερες στροφές την διαθέσιμη ροπή, θα κάνει τον κινητήρα περισσότερο χρηστικό, και πιθανότατα, θα συμβάλλει και στην μείωση της κατανάλωσης.

Προς το παρόν, κατεβάζεις άνετα όσες σχέσεις θες χωρίς μπλοκάρισμα του πίσω τροχού, ενώ βασίζεσαι στα εξαιρετικά φρένα της Brembo τα οποία σου προσφέρουν δύναμη ανάλογη της πίεσης που ασκείς, με ακρίβεια και σταθερότητα στην απόδοση, χωρίς απότομη αντίδραση, ή ανάδραση στη μανέτα. Στην αρχή της δοκιμής, το κατά τ' άλλα ακριβέστατο σύστημα της Bosch 9.1MP, δημιουργούσε αρκετή ανάδραση στην μανέτα, έπειτα από δυνατό φρενάρισμα. Το σύστημα ABS έμπαινε γρήγορα σε λειτουργία, και αυτό οφειλόταν σε μεγάλο βαθμό στις ρυθμίσεις των αναρτήσεων. Η μοτοσυκλέτα ήταν "γρήγορη" σε επαναφορές και με το που πατούσαμε δυνατά φρένα, μετέφερε απότομα το βάρος της πίσω, δημιουργώντας αυτό το θέμα.

Κάτι που λύθηκε έπειτα από ρύθμιση κατά 8 κλικ πιο αργής απόσβεσης επαναφοράς στο μπροστινό σύστημα (από 16 σε 8), κατά δύο κλικ πιο αργής επαναφοράς του αμορτισέρ (από 8 σε 6) και ρύθμισης της προφόρτισης ελατηρίου (δύο στροφές πιο μαλακό), μιας και δεν υπήρχε καθόλου στατικό sag (το απαραίτητο κενό της ανάρτησης στην στατική ρύθμιση - η ρύθμιση γίνεται μηχανικά).



Βελτιώσεις και αλλαγές

Η μοτοσυκλέτα άλλαξε ριζικά. Εκτός του ότι άλλαξαν συμπεριφορά τα φρένα χωρίς να δημιουργούν ανάδραση στην μανέτα, άλλαξε συνολικά η μοτοσυκλέτα, "γλύκανε", ομαλοποιήθηκε η λειτουργία των άκρων, μοιράστηκε σωστά το βάρος, μιας και πριν, το σκληρό αμορτισέρ μετέφερε όλα τα χτυπήματα στο μπροστινό μέρος. Εκεί που έτεινε να γλιστρήσει, έστρωσε και πάταγε καλύτερα στο έδαφος, εκεί που άνοιγε την γραμμή στην στροφή, έμπαινε με ακρίβεια και σταθερότητα εμπνέοντας εμπιστοσύνη.

Μέχρι και οι σέλες που λόγω των χτυπημάτων από το πίσω μέρος νομίζαμε στην αρχή ότι είναι σκληρές, βελτίωσαν την αίσθηση και την παραμονή μας επάνω τους σημαντικά.

Αφαιρέσαμε και αέρα από τα ελαστικά επιλέγοντας 32-36psi από 35-40 που είχαν στην αρχή, κι έτσι, "στήθηκε" μία μοτοσυκλέτα ιδανική για βόλτες, για εκδρομή, για οδήγηση όλη μέρα σε τουριστικούς ρυθμούς.

Με την ανακοινώσιμη κατανάλωση των 4,6 λίτρων / 100χλμ να απέχει αρκετά από τις δικές μας μετρήσεις σε γρήγορες συνθήκες ταξιδίου όπου φτάσαμε στα 6,5lt/100km φορτωμένοι και δικάβαλο, δείχνει ότι σε πραγματικές συνθήκες - και το προαναφερθέν "κόντυμα" της τελικής σχέσης μετάδοσης, μπορεί να κατέβει σε ανάλογα νούμερα της κατηγορίας.

Έχοντας έναν συνοδευτικό υψίσυγχο κραδασμό στις μεσαίες στροφές, το πρώτο τεμάχιο που πάτησε τους τροχούς του στην Ελλάδα και δεν είχε προλάβει να κάνει ακόμη το πρώτο service, έδειξε εξαιρετικά δείγματα οδηγικά.



Χωμάτινη και ασφάλτινη

Τόσο σε ασφάλτο, όσο και σε χώμα, όπου λόγω κιλών, θα μπορούσε να αποτελεί μία καλή δικαιολογία προς αποφυγή. Ωστόσο, με τους ακτινωτούς τροχούς και τις "αρκετές" για διάσχιση διαδρομές αναρτήσεων να προτρέπουν, είναι όντως μία πολύ καλή επιλογή και για χώμα. Και όταν λέμε χώμα, εννοούμε τους δασικούς χωματόδρομους στους οποίους και στοχεύει να κινηθεί ο μέσος αναβάτης με μία τέτοιου είδους μοτοσυκλέτα adventure. Με εξαιρετική θέση οδήγησης όταν βρίσκεται όρθιος ο αναβάτης, με το τιμόνι να βρίσκεται εύκολα και κοντά στον χειριστή, το ρεζερβουάρ να μην ενοχλεί καθόλου, το ζύγισμα της μοτοσυκλέτας και ο έλεγχός της γίνονται με άνεση. Τα κιλά; Εξανεμίζονται όσο η μοτοσυκλέτα κινείται, όμως είναι εκεί, για να ενοχλήσουν όταν πηγαίνεις αργά - ιδιαίτερα σε σημεία όπου οι τροχοί μπορούν να γλιστρήσουν. Οπότε πάντα έχεις το νου σου, μιας και δεν είναι και η πιο άνετη μοτοσυκλέτα για παιχνίδι στο χώμα, όμως, με το στιβαρό πλαίσιο και τις προοδευτικές με σωστές αποσβέσεις αναρτήσεις, "παίζει" δυνατά! Στα χέρια αναβάτη που ξέρει να της φερθεί, θα οδηγηθεί γρήγορα και θα περάσει ανωμαλίες χωρίς δισταγμό, ακόμη και δικάβαλλο με τους αναβάτες καθιστούς. Το ABS δεν ενοχλεί καθόλου μιας και είναι δικάναλο και μοιράζει την δύναμη ανάλογα, ωστόσο, παρά το ότι δεν απενεργοποιείται, δεν αποτέλεσε για εμάς πρόβλημα.

Η διάσχιση χωματόδρομων, όχι μόνο είναι στο μενού της SRT 800X, το κάνει και με άνεση, και αρκετά διασκεδαστικά, σε σβέλτους ρυθμούς, και όλα αυτά, με τα "μαμά" ασφάλτινα ελαστικά!

Εξαιρετική πρόταση

Η QJ Motor έρχεται να προσφέρει μία εξαιρετική πρόταση στην κατηγορία των μεσαίων προς μεγάλων adventure, με το SRT 800X να είναι μία τίμια μοτοσυκλέτα, ιδανική για τουρισμό με έναν ή δύο επιβαίνοντες. Με μεγάλους χώρους και άνεση, καλό εξοπλισμό, προστασία από τις καιρικές συνθήκες, χωρίς πολλά - πολλά ηλεκτρονικά, έρχεται να αποτελέσει μία ιδανική βάση για στήσιμο, σε τιμή που γεννά πολλά ερωτηματικά και πραγματικά προβληματίζει.

Είναι τίμια πρόταση, γιατί ότι προσφέρει, και είναι πολλά αυτά, τα προσφέρει σε μία μοναδική τιμή, στα 8.295euro, δίνοντας επιλογή σε πολλούς αναβάτες να ανέβουν σκαλοπάτι και να επιλέξουν μία αξιόλογη μοτοσυκλέτα για κάθε χρήση. Μπαίνει στην ελληνική αγορά με τιμή φθηνότερη από μοτοσυκλέτες των 650 κυβικών εκατοστών που δεν έχουν αλλάξει τεχνολογικά πολλά χρόνια.

Μία μοτοσυκλέτα που έρχεται ως εναλλακτική σε όσους ψάχνουν μία τίμια adventure προσιτή οικονομικά, ή σε όσους θέλουν να κάνουν την μετάβαση από μία μεταχειρισμένη των 650 κυβικών εκατοστών, σε μία μεγαλύτερου κυβισμού με ταξιδιωτικό προσανατολισμό.



Χωρίς να υπόσχεται τρομερές επιδόσεις ή κορυφαίο ηλεκτρονικό εξοπλισμό, διαθέτει ότι ακριβώς χρειάζεσαι για ασφάλεια, αλλά και λεπτομέρειες όπως η θύρα USB για φόρτιση κινητού, και σίγουρα, δεν θέλει κάτι να προσθέσεις, ακόμη και για τα πρώτα σου ταξίδια. Αν όμως το θελήσεις, η QJ Motor έχει φροντίσει να προσφέρει στον έξτρα εξοπλισμό, ένα τριβάλιτσο στα 885euro, διπλό stand στα 196euro και προστατευτικά κάγκελα στα 94euro.

Με υποστήριξη του ονόματος Γκοργκόλης Α.Ε. με τεράστιο δίκτυο πανελλαδικά για απόκτηση ή service, έχεις να επιλέξεις πλέον αν θα αγοράσεις ένα μεσαίο scooter, μία μεταχειρισμένη παλιά adventure ή μία νέα τίμια μοτοσυκλέτα του κουτιού όπως η QJ Motor SRT 800X που είναι η φθηνότερη στα κυβικά της, είναι διασκεδαστική και σίγουρα μαζί της θα βιώσεις μοναδικά ταξίδια.

