



## Δοκιμή QJMOTOR SRT550S 2025: Ολοκληρωμένα και Ξεκάθαρα

**Το SRT550S είναι η μοτοσυκλέτα που ψάχνουν οι περισσότεροι**

*Γράφει ο Κώστας Ταρναβάς // 17.02.2025*

*Φωτογραφίες: Θοδωρής Ερμήλιος*

**Ο πολυχρηστικός χαρακτήρας αποτυπώνεται ξεκάθαρα, ο πλούσιος εξοπλισμός ικανοποιεί και τους πιο απαιτητικούς, η δυναμική συμπεριφορά ενισχύεται από τα άρτια τεχνικά χαρακτηριστικά χωρίς αστερίσκους, ενώ η τιμή σε κάνει να αποφασίσεις γρήγορα**

Το SRT550S ανεβάζει τον πήχη στην κατηγορία A2, με την εξέλιξη από τα προηγούμενα μοντέλα να είναι εμφανέστατη μόλις βάλεις μπροστά. Καθαρός, στακάτος ήχος δικύλινδρου μοτέρ που γίνεται εθιστικός και κάνει κεφάλια να γυρίζουν. Μόνον η ονομασία έχει μείνει να θυμίζει την προηγούμενη γενιά SRT. Τίποτε άλλο.



Τι είναι αυτό που μας έκανε να λατρέψουμε το νέο SRT550S; Η δουλειά που έχει συντελεστεί πάνω σε μια μοτοσυκλέτα που κοστίζει μόλις 5.595€. Κατά τη γνώμη μας, ακόμη και αν η τιμή της ξεπερνούσε τις 6.000€, πάλι τα ίδια θα γράφαμε.

## «Καμιά σχέση με τις άλλες»

Ας αρχίσουμε από τα προφανή, που παίζουν όμως πρωταρχικό ρόλο στην επιλογή μιας μοτοσυκλέτας. Τη σχεδίαση. Ξεχάστε λοιπόν το «φλύαρο» - για να μην γράψουμε υπερβολικό – design με ράμφη, ογκώδη ρεζερβουάρ και αχρείαστες μεγάλες επιφάνειες. Η νέα γενιά είναι πιο minimal, ακολουθώντας την τάση των adventure μοτοσυκλετών, που ευτυχώς «αδυνάτισαν».

Το SRT στο πλάι μάς θυμίζει έντονα Harley-Davidson Pan America. Μακρόστενο ρεζερβουάρ, λιτά πλαστικά να πλαισιώνουν το ψυγείο, προστατευόμενα από κάγκελα που δεν εξέχουν, «διώροφη» σέλα, εκτεθειμένο, αφαιρούμενο, υποπλαίσιο τύπου χωροδικτύωμα, μεγάλο και όμορφο τελικό που θυμίζει σε εμφάνιση και ήχο aftermarket, σπορ ουραίο τμήμα. Οι βάσεις των πλαϊνών βαλιτσών δημιουργούν σύγχυση στο μάτι, όμως αφαιρούνται για πιο καθαρή εικόνα. Αποτελούν μέρος του βασικού εξοπλισμού, οπότε βρίσκονται εκεί για «καλό σκοπό».





Στο μπροστινό μέρος τα πράγματα αλλάζουν. Ένας κάθετα τοποθετημένος LED-DRL προβολέας-που κάνει εξαιρετική δουλειά σε νυχτερινή οδήγηση και μια μικρή – μόνο στο μάτι – αφού προστατεύει άριστα τον αναβάτη, ζελατίνα συνθέτουν μια σπορ εικόνα. Τα φλας είναι ενσωματωμένα στα πλαϊνά πλαστικά, λεπτομέρεια που δείχνει την προσοχή και τη μελέτη στη σχεδίαση.

## Τα έχει όλα

Είναι η μόνη; Φυσικά και όχι. Όπως γράψαμε παραπάνω, τα κάγκελα συνδυάζονται άψογα με τη σχεδίαση της μοτοσυκλέτας χωρίς να δείχνουν «ξένα». Στο ίδιο μήκος κύματος, οι προστατευτικές, ενισχυμένες με μπάρα αλουμινίου και η μεταλλική προστατευτική ποδιά του κινητήρα. Εκτός από πλαϊνό σταντ, υπάρχει και κεντρικό. Μια σχάρα, με ενσωματωμένες χειρολαβές συνεπιβάτη, διευκολύνει τη τοποθέτηση πραγμάτων και torcase. Η μεγάλη λίστα του βασικού εξοπλισμού δεν λείπει να τελειώσει.



Σέλα και γκριπ θερμαινόμενα. Οδηγώντας με 5 βαθμούς νύχτα, διαπιστώσαμε πως η πρώτη στην τρίτη σκάλα κάνει τη ζωή του αναβάτη ανυπόφορη μετά τα πρώτα 15 λεπτά. Προτιμήστε καλύτερα τις χαμηλότερες. Τα γκριπ δεν είναι τόσο αποτελεσματικά, όμως σε συνδυασμό με ένα καλό χειμερινό γάντι και χούφτες κρατάνε τα άκρα σε λειτουργική κατάσταση.

Οι διακόπτες είναι νέοι, ωραίοι, με οπίσθιο φωτισμό και στις πρέπουσες θέσεις- μία ακόμη αναβάθμιση σε σχέση με ό,τι έχουμε οδηγήσει έως τώρα από την QJMOTOR. Οι μανέτες είναι ρυθμιζόμενες, το τιμόνι μεταβλητής διατομής.

Μια μεγάλη TFTοθόνη, χαμηλής ανάλυσης, ενημερώνει τον αναβάτη για πάρα πολλές λειτουργίες και ελέγχεται από διακόπτη στο τιμόνι. Μπορεί να συνδεθεί μέσω Bluetooth με smartphone, διαθέτει ρύθμιση φωτεινότητας και δύο απεικονίσεις σε λευκό και μαύρο που εναλλάσσονται αυτόματα, αν έχει επιλεγεί η συγκεκριμένη λειτουργία, ανάλογα με το περιβαλλοντικό φως. «Δίπλα» της τρεις θύρες φόρτισης (USB, USB-C, 12V).



Όλα τα παραπάνω είναι συναρμολογημένα άψογα, καλώδια, ντίζες και ό,τι άλλο υπάρχει σε μια μοτοσυκλέτα επιμελώς τακτοποιημένα, με την ποιότητα των πλαστικών και μεταλλικών μερών να τονίζεται από το γεγονός πως δεν υπάρχει ίχνος τριγμών ή συντονισμών, ακόμη και στα 180km/h που είναι η τελική του SRT550S. Η βαφή και τα υλικά από τα οποία είναι φτιαγμένα τα αυτοκόλλητα είναι κορυφαίας ποιότητας. Εκτός από το μπεζ της άμμου, είναι διαθέσιμο σε μαύρο και μπλε.

## Όλα εξηγούνται

Πώς δικαιολογείται η άψογη οδική συμπεριφορά που θα δούμε πιο κάτω; Από τις πολύ σωστά μελετημένες επιλογές της QJMOTOR και τον συνδυασμό αυτών, που κάνουν τη διαφορά στην κατηγορία A2. Επιπλέον το τμήματα έρευνας, εξέλιξης και σχεδιασμού είχαν ως έναν από τους κύριους στόχους τους τη μείωση του βάρους και την αύξηση της ακαμψίας.

19 κιλά λιγότερα ζυγίζει το SRT550S από το απερχόμενο SRT550. Κάποιος θα πει πως τα 217 κιλά (πλήρες υγρών, με κάγκελα, βάσεις βαλιτσών και κεντρικό σταντ) δεν είναι λίγα, αλλά εμείς που το οδηγήσαμε για μια εβδομάδα, ταξιδεύοντας αλλά και διασχίζοντας την Αθήνα, φαίνονται μόνο κατά τους ελιγμούς σε στάση.



Το πλαίσιο, όπως και το υποπλαίσιο, είναι τύπου χωροδικτύωμα, υπεύθυνα στον βαθμό που τους αναλογεί για τη στιβαρότητα, την ευελιξία και την κορυφαία οδική συμπεριφορά. Δεν θα τα κατάφεραν μόνο τους όμως, αν δεν είχαν επιλεγεί οι πλήρως ρυθμιζόμενες αναρτήσεις. Ανεστραμμένο πιρούνι Marzocchi 41mm, με αμορτισέρ χωρίς σύστημα μοχλισμού. Ψαλίδι αλουμινίου, τροχοί με χυτές ζάντες 19 ιντσών μπροστά, 17 ιντσών πίσω. Ο προσανατολισμός στην άσφαλτο είναι σαφής με τα ελαστικά της Maxxis (MaxxVenture) να συμβάλλουν τα μέγιστα. Με τις ίδιες διαστάσεις τροχών, αλλά με ακτινωτές ζάντες και ελαστικά Metzeler Tourance είναι διαθέσιμη η έκδοση SX με 5.995€.

Όλα καλά μέχρι εδώ, αλλά γίνονται και καλύτερα. Αυτός ο κινητήρας είναι, κατά τη γνώμη μας, ο πιο «καλοκουρδισμένος» της κατηγορίας A2 και αποβάλλει μακράν τον πιο εθιστικό ήχο. Είναι γεμάτος σπιντάρδα και ροπή στις χαμηλές και μεσαίες στροφές, ελαστικός, διαθέτει ψεκασμό που δουλεύει τέλεια, η απόκριση στο γκάζι πέραν κάθε κριτικής, το κιβώτιο έχει σωστά κλιμακούμενες σχέσεις, σαφέστατο και η μανέτα του συμπλέκτη πολύ μαλακή στο τράβηγμα. Για τους πιο δύσπιστους, μια δοκιμή θα σας πείσει, καθώς η μοτοσυκλέτα είναι διαθέσιμη για testride.



## Άνετα, ξεκούραστα, εύκολα

Η μοτοσυκλέτα της QJMOTOR καλοδέχεται τον αναβάτη της σε μια άνετη σέλα, με μπόλικο αφρώδες που είναι σκληρή - αλλά δεν ενοχλεί κατά την οδήγηση - στο τελείωμά της στο ρεζερβουάρ. Τα πόδια τοποθετούνται φυσιολογικά πάνω στα off road μαρσπιέ με τα χοντρά, αφαιρούμενα ελαστικά παρεμβύσματα, που εξαφανίζουν και τους κραδασμούς που μπορεί να έφταναν στα κάτω άκρα. Όσον αφορά τα χέρια πιάνουν το τιμόνι λίγο πιο ψηλά απ' ό,τι θα θέλαμε. Αν είχε πιο ανοιχτές γωνίες τότε θα μας άρεσε περισσότερο, αλλά ίσως να μην έδινε τον πολύ καλό μοχλό που εκμεταλλευθήκαμε για τις μανούβρες. Στους καθρέφτες δεν φτάνει ίχνος κραδασμών και σε συνδυασμό με τη θέση και τη σχεδιάσή τους προσφέρουν την απαιτούμενη ορατότητα. Πάρα πολύ καλή και η σέλα του συνεπιβάτη, με τις χειρολαβές και τα μαρσπιέ σε απόλυτα φυσιολογική θέση για να τον κρατήσουν ξεκούραστο σε καθημερινή μετακίνηση αλλά και σε ταξίδι.



Η μεγαλύτερη ικανοποίηση έρχεται στον δρόμο. Εντός και εκτός πόλης. Σε αυτοκινητόδρομο και σε στριφτερές διαδρομές. Όποια χρήση και διαδρομή γίνεται εύκολα με ασφάλεια και οικονομία, αφού για 100km απαιτούνται 4,5lt.

Μέσα στην πόλη κινείται ευέλικτα, γιατί τα κάγκελα δεν εξέχουν καθόλου και έτσι δεν αυξάνεται το φάρδος της μοτοσυκλέτας. Ο αναβάτης πατάει πανεύκολα κάτω, το τιμόνι κόβει πολύ, με το βάρος του SRT550S να είναι εύκολα διαχειρίσιμο. Ο κινητήρας ανταποκρίνεται θετικά στο άνοιγμα-κλείσιμο του γκαζιού, αφού είναι πολύ ελαστικός, ο ψεκασμός διαχειρίζεται άψογα την παροχή καυσίμου και η απόκριση στο γκάζι είναι ιδανική. Το ABS υπάρχει και ενεργοποιείται μόνον όταν είναι αναγκαίο, με το μπροστινό φρένο να υπολείπεται σε αίσθηση λόγω της πολύ μικρής διαδρομής της μανέτας. Κανένα πρόβλημα με την επιβράδυνση και ακινητοποίηση του SRT550S, αφού το σύστημα πέδησης διαθέτει την απαιτούμενη ισχύ. Το traction control παρέχει μία ακόμη δικλείδα ασφαλείας και επεμβαίνει λίγο πιο εύκολα απ' όσο θα θέλαμε. Απενεργοποιείται πανεύκολα μέσω του menu της οθόνης.





Οι αναρτήσεις είναι όσο πρέπει σκληρές για να μη γίνονται κουραστικές στις ανωμαλίες. Αν υπήρχε σύστημα μοχλισμού στο αμορτισέρ τότε οι αποσβέσεις θα ήταν πολύ πιο ομαλές. Με τις ρυθμίσεις που διαθέτουν ανταποκρίνονται εξαιρετικά σε στριφτερούς δρόμους, αφού το πιρούνι της Marzocchi δείχνει την ποιότητά του, χαρίζοντας εξαιρετική δυναμική συμπεριφορά, απρόσμενη για μια μοτοσυκλέτα A2 που κοστίζει 5.595€.

Μιλάμε για μοτοσυκλέτα που αποδίδει 48 hp και όμως σου δίνει την εντύπωση πως ο κινητήρας είναι κατά 15hp ισχυρότερος, χάρη στη γεμάτη και σπирτόζικη συμπεριφορά του στις χαμηλές και μεσαίες στροφές, αλλά και από τον ήχο που αποβάλλει το μεγάλο τελικό, που θυμίζει aftermarket.



Στο ταξίδι είναι σταθερό, μπορείς να κάνεις όσα χιλιόμετρα θέλεις χωρίς να σε προβληματίζει κάτι, χωρίς να κουραστείς. Με ταχύτητα 140-150 km/h θα φτάσεις εύκολα και γρήγορα στον προορισμό σου- ούτε στα 160 θα νιώσεις διαφορετικά και θα τα δεις εύκολα στο ψηφιακό κοντέρ. Τα 180km/h είναι η τελική του, και όπως έχουμε γράψει πολλές φορές, χωρίς ίχνος κραδασμών ή αίσθηση ότι ζορίζεις τον κινητήρα.

## Στο βάθρο

Έχοντας πλέον εξοικειωθεί με εξοπλισμό που μέχρι πριν από πέντε χρόνια συναντούσαμε μόνο σε ακριβές μοτοσυκλέτες, δεν μας εκπλήσσει το γεγονός ότι το SRT550S προσφέρει το πιο ολοκληρωμένο πακέτο στην κατηγορία του. Άλλωστε, η κινεζική εταιρεία εξοπλίζει όλα τα μοντέλα της με την τελευταία λέξη της τεχνολογίας. Στην προκειμένη περίπτωση εντυπωσιάζει με τη συνοχή και την ισορροπία που αποπνέει, ενώ καλείται να ανταγωνιστεί αξιόλογες προτάσεις από την Ιαπωνία, την Ευρώπη και την Κίνα. Πρόκειται για μια μοτοσυκλέτα εξαιρετική σε κάθε τομέα, και έχοντας δοκιμάσει όλες τις εναλλακτικές, τη θεωρούμε άξια μιας θέσης στο βάθρο της κατηγορίας της.







