

## QJMOTOR SRT 550S 2025

Βράζει το αίμα του!



Του Απόστολου Μιστιλόγλου  
Φωτογραφίες: Τάκης Μανιάτης

**QJMOTOR SRT 550S Τιμή:** 5.595 ευρώ

Ένα πλήρως νέο μοντέλο έρχεται στην best seller κατηγορία μοτοσυκλετών, από την QJMOTOR, με το βλέμμα περισσότερο στην ασφάλτο και στην καθημερινότητα, έναν γενναίο εναρκτήριο εξοπλισμό, έναν ιδιαιτέρως γκαζιάρη κινητήρα και μία super-hot τιμή – που σίγουρα θα ανατρέψει τα σχέδια αγοράς που ίσως έχεις στο μυαλό σου!

Η QJMOTOR, έχοντας κάνει το ντεμπούτο της στην αγορά μας εδώ και κάποια χρόνια, επεκτείνεται αλλά και βελτιώνεται. Μας συστήθηκε με μία εξαρχής ενδιαφέρουσα γκάμα, με μοτοσυκλέτες διαφόρων κατηγοριών, αλλά προφανώς παρακολουθώντας και τις εξελίξεις τόσο στην Ελλάδα όσο και στον κόσμο, η QJMOTOR ανανέωσε την γκάμα της και ένα από τα μοντέλα που ωφελήθηκαν, είναι το SRT 550S, ο διάδοχος του SRT 550.

## Σε σχεδίαση και κατασκευή... καμία σχέση

Για όσους θυμούνται το SRT 550 της QJMOTOR, το ανάλογο μοντέλο πριν την άφιξη του S, θα διαπιστώσουν ότι τα δύο μοντέλα απέχουν παρασάγγας, τόσο στην σχεδίαση και στην γενικότερη εμφανισιακή εντύπωση, όσο και κατασκευαστικά. Το νεοφερμένο SRT 550S έριξε τους adventure τόνους και «χαμήλωσε» αλλά και αδυνάτισε, κάτι που επιβεβαιώνεται και από την σύγκριση των διαστάσεων τους. Παράλληλα άφησε το αμφιλεγόμενο εμπρός «ράμφος» στο παρελθόν, ακολουθώντας μία επίσης διφορούμενη αισθητική επιλογή: Αυτή των δύο κατακόρυφα τοποθετημένων φωτιστικών LED σωμάτων, που έχουμε δει και σε άλλα μοντέλα. Ναι, ακόμα, στα μάτια των περισσότερων, η επιλογή αυτή είναι αντισυμβατική και δεν την έχουν «χωνέψει». Όμως κάνει την δική της εντύπωση στην εμφάνιση, συμβάλλει δε στο οπτικό «αδυνάτισμα» της μοτοσυκλέτας. Εντυπωσιακή είναι και η δίαιτα του μοντέλου, καθώς το SRT 550S έχει χάσει 18 ολόκληρα κιλά (!), ανερχόμενο στα 217 στην ζυγαριά, με τα κάγκελα, το κεντρικό σταντ και όσα στοιχεία εξοπλισμού βλέπετε στις φωτογραφίες!



Εύστοχες οι αλλαγές από την QJMOTOR, η οποία κράτησε το πιο «ογκώδες» παρουσιαστικό στο SRT 700S, αλλά όχι και στο 550: Καθώς οι αγοραστές της μικρομεσαίας κατηγορίας, δεν θέλουν απαραίτητα κάτι... θηριώδες, ούτε και πολύ αγριεμένο αισθητικά, παρά μία ψηλή-πιο άνετη μοτοσυκλέτα δρόμου και εκδρομής, άντε και σε ένα βαθμό ικανή να προσπελάσει χώμα.

Με περαιτέρω εξέταση βλέπει κανείς, ότι το μοντέλο έχει αλλάξει και κατασκευαστικά, με νέο ψαλίδι, νέο πλαίσιο, νέο πιρούνι, αλλά και νέο μοτέρ διαφορετικού τρόπου λειτουργίας. Εν γένει, ένα πλήρως νέο μοντέλο και ας μοιράζεται το όνομα.

## Ας γνωριστούμε από κοντά

Για τα 1,75 μέτρα αναστήματος μου, θεωρούμαι ίσως ένας απόλυτα «μέσος» χρήστης ή ακόμα και κάτω του μέσου όρου (μα τι ταΐζανε τα παιδιά των 90s;). Η εργονομία και η θέση οδήγησης του SRT 550S είναι, έτσι, απόλυτα «ουδέτερη» και, εν τέλει, θετική. Το εργονομικό τρίγωνο τιμονιού-σέλας-μαρσπιέ, σε θέτει σε πλήρως όρθια θέση και ενώ κάθεσαι ελαφρώς «μέσα» στην μοτοσυκλέτα, δεν σε περιτριγυρίζει κιόλας, ως προς την ορατότητα σου εμπρός. Το τιμόνι μπορεί να ρυθμιστεί, ενώ η σέλα είναι αξιολογότετη ως προς το γέμισμα και την στήριξη που προσφέρει – μέτριας σκληρότητας που δεν κουράζει στην πράξη. Οι χούφτες στον στάνταρ εξοπλισμό – ο οποίος περιλαμβάνει και θερμαινόμενη σέλα αναβάτη αλλά και θερμαινόμενα γκριπ! Και την τιμή, την είδατε πιο πάνω...



Κάπου κερδίζεις, κάπου χάνεις, βέβαια, ειδικά όταν θέτεις έναν πήχη τελικής τιμολόγησης. Και στο SRT 550S, αυτό που δεν μας άρεσε και τόσο, είναι το φινίρισμα του και η αίσθηση των υλικών του στα σημεία, όπου και οι απαιτητικότεροι σίγουρα θα σταθούν και θα... μουρμουρίσουν. Περιθώριο βελτίωσης υπάρχει σίγουρα... αν και στην πράξη, η μοτοσυκλέτα δεν αποδείχθηκε σε καμία περίπτωση, προβληματική ή υποδεέστερη από τις λειτουργικές μας προσδοκίες. Ίσα ίσα που, εκεί ακριβώς που μετράει, η επιλογή της QJMOTOR να συνεργαστεί με γνωστές μάρκες στα περιφερειακά (αναρτήσεις της Marzocchi) έφερε αποτέλεσμα.

Πάμε να μιλήσουμε για εξοπλισμό, γιατί εδώ οι εκπλήξεις είναι ευχάριστες! Τα κάγκελα που βλέπετε, εμπρός και πίσω (όπου και ντουμπλάρουν ως βάσεις βαλίτσας)... στάνταρ! Η ποδιά κινητήρα... στάνταρ! Οι χούφτες που βλέπετε στο τιμόνι... επίσης. Όπως και η τριπλή παροχή ρεύματος, με δύο USB και μία 12V παροχή, εκατέρωθεν της οθόνης. Οι αναρτήσεις, ρυθμίζονται, το πιρούνι δε πλήρως. Στα 5.600 ευρώ, το επιχείρημα είναι πολύ ισχυρό και δύσκολο να το προσπεράσεις...



## Μωρέ μπράβο τσαμπουκάς!

Αυτό που ξεχωρίζει με το «καλημέρα σας» στο SRT 550S είναι ο καινούριος κινητήρας του. Η QJMOTOR παρασύρθηκε από το ρεύμα των 270 μοιρών στον στροφαλοφόρο άξονα, με τον γνωστό εκρηκτικό ήχο αλλά και την ζωηρή απόδοση ροπής. Στους 48 ονομαστικούς ίππους, η εταιρεία προορίζει το μοντέλο προς τους κατόχους A2 διπλώματος και άνω, ενώ στο δυναμόμετρο καταφέραμε να δούμε πάνω από 44 πραγματικούς ίππους – μία εξαιρετική απόδοση που καταδεικνύει απώλειες κάτω από το 10% στην μετάδοση. Οι Κινέζοι έχουν αγριέψει πολύ...



Αλλά έχουν αγριέψει και στην πράξη, όμως! Ο χαρακτήρας του μοτέρ στο δρόμο προσθέτει τόσο fun-to-ride σε μία κατά τα άλλα «καθημερινή» πλατφόρμα μοτοσυκλέτας, που τελικά σε ενθουσιάζει και σου σπάει τη ρουτίνα. Ο ήχος είναι δυνατός, βροντερός και δεν περιμένεις ότι θα παράγεται, από μία πλήρως «μαμά» μοτοσυκλέτα. Η ελαστικότητα του μοτέρ επίσης υποδειγματική, με μπόλικη ροπή διαθέσιμη από τα χαμηλά και τα μεσαία, άρα και πολύ δυναμικές ρεπρίζ. Πραγματικά σου βγαίνει να κάνεις και παιχνίδι, μέσα στην καθημερινή κίνηση στην πόλη – όπου και σε βοηθάει το πολύ καλό γενικότερα ζύγισμα, αφού το βάρος της μοτοσυκλέτας θα το αισθανθείς κυρίως στις στατικές μανούβρες.

Στον βασικό εξοπλισμό υπάρχει και Traction Control που μπορεί να απενεργοποιηθεί, το οποίο δουλεύει αξιολογότατα – το δοκιμάσαμε αρκετά εκτενώς τις μέρες του τεστ, όταν και είχαν ανοίξει οι ουρανοί και οι χαμηλές θερμοκρασίες ξεκίνησαν να εμφανίζονται. Η ισχύς του μοτέρ είναι αρκετή ώστε να φτάσεις τα 180 χλμ/ώρα τελικής ταχύτητας στο κοντέρ, παραπάνω από αρκετά για να ταξιδέψεις είτε εθνική είτε επαρχιακό.

## Πολύ καλοστημένο σύνολο

Δεν είναι μόνο ο κινητήρας αξιοπρόσεκτος στο SRT 550S, αλλά και το όλο setup του, κτισμένο πάνω σε αναρτήσεις της Marzocchi και μάλιστα με εκτενή ρυθμισιμότητα – κάτι όχι δεδομένο ακόμα και για ακριβότερα μοντέλα, όπως έχουμε πει πολλάκις. Οι αρχικές ρυθμίσεις εστιάζουν έντονα σε ένα ενδοτικό πίσω μέρος, την στιγμή που το πιρούνι είναι εμφανώς στιβαρό, ενώ τα υδραυλικά και στις δύο περιπτώσεις ισορροπούν σε μία μέση λύση. Out of the box, που λένε και οι Αγγλόφωνοι, έχεις μία μοτοσυκλέτα που προσφέρει παραπάνω από ικανοποιητική αίσθηση στον ανοικτό δρόμο, αξιόλογη ποιότητα κύλισης εντός πόλης και καλή λειτουργία απόσβεσης από τις αναρτήσεις. Για τα δικά μου γούστα, θα προσέθετα λίγη προφόρτιση ελατηρίου πίσω, κάτι που μπορείς να κάνεις εύκολα με ένα εργαλείο, ώστε να έχω πιο θετικό «turn-in» και λιγότερο κάθισμα της πίσω ανάρτησης στις επιταχύνσεις – κάτι που είναι αρκετά αισθητό.

Το σύστημα πέδησης αποδίδει κατά τα αναμενόμενα, αλλά με μέτρια αίσθηση κυρίως από την μανέτα εμπρός, η οποία μάλιστα παρά το ότι ρυθμίζεται, είναι πιο μακριά από τα δάχτυλα του αναβάτη από ότι πρέπει – ακόμη και στην πιο κοντινή θέση. Από την άλλη, ο διπλός εμπρός δίσκος σου δίνει και το «ψυχολογικό» πλεονέκτημα της πέδησης, όσο και φυσικά καλύτερη διαχείριση της θερμότητας, οδηγώντας πάντα σε ένα καλύτερο αποτέλεσμα.



Το SRT 550S είναι μία μεσαία μοτοσυκλέτα σε όλα, όμως στον χειρισμό της συμπεριφέρεται σαν μεγαλύτερη – και το λέω με την καλή έννοια, ως προς την ακρίβεια του χειρισμού που εξασφαλίζει, όπως και την αίσθηση ενεργητικής ασφάλειας που προσφέρει. Στο σημείο αυτό παίζει τον δικό του ρόλο, ο εμπρός τροχός 19 ιντσών που βάζει «χαλινάρι» σε τάσεις νευρικότητας και επιβραδύνει το turn-in. Ως προς την άνεση οδήγησης, το αποτέλεσμα είναι πάρα πολύ καλό και μένεις ξεκούραστος/η σε μικρές ή μεγάλες διαδρομές.

Μετρώντας κατανάλωση, είδαμε μία τιμή της τάξης του 5,5 με 5,8 λίτρα/100 χιλιόμετρα, ίσως λίγο υψηλότερη από ότι θα περιμέναμε, αλλά όχι προβληματική: Ο κινητήρας είναι ιδιαίτερα ζωηρός και αυτό μπορεί να επαφίεται και στην τροφοδοσία του, ενώ το ρεζερβουάρ είναι πολύ χορταστικό στα 20,5 λίτρα χωρητικότητας: Άρα, η αυτονομία της μπορεί να ξεπεράσει τα 300 χιλιόμετρα και να φλερτάρει με τα 350. Επίσης, πλέον δεν απορώ για το πώς κατάφερα να βάλω 28 ευρώ βενζίνη, στο πρώτο γέμισμα που έκανα...

Θερμαινόμενα γκριπ και σέλα βοηθούν πραγματικά, στο τσουχτερό κρύο -κάτι το οποίο επίσης μπορέσαμε να δοκιμάσουμε ακριβώς όπως έπρεπε - με την σέλα να σε ζεσταίνει αρκετά ακόμη και πάνω από παντελόνι ταξιδιού με εσωτερική επένδυση, ενώ τα θερμαντικά ρυθμίζονται σε 3 στάδια. Ικανοποιεί η λειτουργία των φώτων LED, ενώ ως προς την TFT οθόνη, οι ενδείξεις είναι μπόλικες - με ευανάγνωστο ταχύμετρο και ένδειξη επιλεγμένης σχέσης, αλλά όχι και τόσο ξεκάθαρο στροφόμετρο. Η QJMOTOR έχει δημιουργήσει αρκετά χρωματικά εφέ στην απεικόνιση των ενδείξεων, εμείς πιστεύουμε ότι η αναγνωσιμότητα της οθόνης συνολικά, μπορεί να είναι και καλύτερη.



## Στην τιμή αυτή, κλείνει στόματα – και το δικό σου

Οφείλουμε να ομολογήσουμε ότι, στα 5.595 ευρώ που η QJMOTOR μας ζητά, για το SRT 550 S, μιλάμε για μία πολύ, πολύ δυνατή τιμή, ειδικά για μοτοσυκλέτα. Το SRT 550S μάλιστα έχει και κάποια αξιοσημείωτα ατού, ενώ ταυτόχρονα νύσσει και τον παράγοντα «fun-to-ride» σε βαθμό που σε κάνει να χαμογελάς – δεν είναι επ’ ουδενί, μία ακόμη βαρετή crossover στα 500 κυβικά, με νωχελικό δικύλινδρο εν σειρά στους 48 και κάτω ίππους. Παρά το ότι σαφώς έχει σημεία που επιδέχονται βελτίωση, δεν μπορείς παρά να αποδεχθείς ότι το σύνολο είναι απόλυτα λειτουργικό και μία δυνατή πρόταση πρώτης μοτοσυκλέτας, για αναβάτες που μπαίνουν τώρα στην φάση και δεν ενδιαφέρονται να ψάξουν μεταχειρισμένη. Από την άλλη, μπορεί να είναι η ιδανική επιλογή για κάποιους που θέλουν «ακόμα μία» στο γκαράζ τους, έχοντας πιθανώς κάτι μεγαλύτερη ή πιο ειδικό, για τις βόλτες ελεύθερου χρόνου. Το «απόσταγμα»; Μία δυνατή πρόταση που επιβάλλεται να την εξετάσεις, αν ψάχνεις να αποκτήσεις μοτοσυκλέτα.

