



24 Δεκεμβρίου, 2025 - Γιώργος Ανανίδας (ga@newsauto.gr), Φωτογραφίες Γιώργος Σβολόπουλος

Η νέα SRT 600 SX δεν είναι ένα SRT 550 με νέα αυτοκόλλητα, αλλά ένα αναβαθμισμένο μοντέλο που ταιριάζει ακόμα περισσότερο στα θέλω του μέσου Έλληνα αναβάτη και κυρίως στην... τσέπη του.

Βλέπουμε συνεχώς στην παγκόσμια βιομηχανία μοτοσικλέτας το καλό να γίνεται σταθερά καλύτερο. Ο εξοπλισμός, τα συστήματα και οι τεχνολογίες που έχουν πια τα εργοστάσια -καθώς και η ανοδική πορεία της αγοράς- τα βοηθά **να βελτιώνουν συνεχώς τα μοντέλα τους** και να προσφέρουν στον καταναλωτή ευχάριστους «πονοκεφάλους».

Το θέμα, όμως, στην εποχή της ακρίβειας και του πληθωρισμού, είναι πως οι περισσότεροι δυσκολεύονται να βελτιώνουν τις μοτοσικλέτες τους χωρίς να προσθέτουν το ανάλογο κόστος. Βέβαια, υπάρχουν και εξαιρέσεις και προφανώς προέρχονται από... Κίνα μεριά, όπου τα κόστη εξέλιξης και παραγωγής είναι σαφώς μικρότερα του ανταγωνισμού.

Τρανό παράδειγμα η **QJMotor** και δη η **νέα SRT 600 SX**. Πρόκειται ουσιαστικά για τη μετεξέλιξη της ήδη εξαιρετικής (και απίστευτα φθηνής!) **SRT 550 S**, την οποία δοκιμάσαμε και σας παρουσιάσαμε πέρυσι.

Μόνο που εκείνη είχε προδιαγραφές Euro 5, οπότε η κινεζική μάρκα άρπαξε την ευκαιρία και έβαλε το μοντέλο στην **εποχή Euro 5+** βελτιώνοντάς το. Θα μπορούσε κάλλιστα να κάνει μόνο τις απαραίτητες ρυθμίσεις στον κινητήρα και να παρουσιάσει το ίδιο μοντέλο. Αλλά δεν της αρκούσε...

Ίδια εμφάνιση, πλουσιότερος εξοπλισμός

Μπορεί αισθητικά να μην τη ξεχωρίσεις από την 550 S, αλλά η **νέα SRT** έχει ουσιαστικές αλλαγές.

Η **QJMOTOR** εξόπλισε τη μεσαία της adventure αποκλειστικά με ακτινωτούς τροχούς (19 ιντσών εμπρός, 17 πίσω), στάνταρ προβολείς ομίχλης, **ακτινικά τοποθετημένες δαγκάνες της Brembo** και **tubeless ελαστικά της Metzeler**.





Κατά τα υπόλοιπα, η μοτοσικλέτα έμεινε ως είχε. Ο δίκυλινδρος σε σειρά των 554 κ. εκ. με στρόφαλο 270 μοιρών και ηλεκτρονικό ψεκασμό της Bosch πέρασε στη Euro5+ εποχή, αλλά **διατήρησε την ισχύ των 48 ίππων και 54 Nm ροπής**, μένοντας έτσι πιστό στην κατηγορία των A2 διπλωμάτων. Συνεχίζει να συνεργάζεται με **6τάχυτο κιβώτιο**, ενώ αναλλοίωτο από την 550 S μεταφέρεται και το ατσάλινο πλαίσιο χωροδικτύωμα.

Το οποίο συνδέεται με το ίδιο **ρυθμιζόμενο ανεστραμμένο πιρούνι 41 χιλιοστών της Marzocchi**, ενώ ρυθμιζόμενο είναι και το αμορτισέρ πίσω που εδράζεται στο ατσάλινο ψαλίδι.



Ως προς το αναβαθμισμένο σύστημα πέδησης, οι **δίσκοι των 320 χιλιοστών** έχουν παραμείνει, με τη διαφορά πως οι τετραπίστονες δαγκάνες μπροστά είναι πια ακτινικά τοποθετημένες και της **Brembo**. Στην πράξη, **η απόδοση έχει βελτιωθεί** και η μοτοσικλέτα ακινητοποιείται χωρίς ιδιαίτερη προσπάθεια. Μόνη ένσταση αποτελεί η νεκρή διαδρομή στη μανέτα που αφαιρεί πόντους από την αίσθηση.

Και ο πληθωρικός εξοπλισμός συνεχίζεται...

...όταν ανέβεις στη μοτοσικλέτα. Η εργονομία παραμένει ως είχε, με το τιμόνι μεταβλητής διατομής να δημιουργεί μία **ξεκάθαρη όρθια θέση οδήγησης**. Ωστόσο, τα μαρσπιέ είναι σχετικά ψηλά και δημιουργούν λίγο πιο έντονη γωνία στα γόνατα.



Παράλληλα, η σέλα είναι σχετικά στενή αλλά έχει πλούσιο αφρώδες και ανάλογα με τις αντοχές σου κρίνεται από άνετη έως **απλώς ικανοποιητική**. Σίγουρα όχι απαγορευτική για μεγάλες αποστάσεις. Με λίγα λόγια, η θέση οδήγησης κατά βάση είναι άνετη και έχει **συγκεκριμένους περιορισμούς**.

Αφού βολευτείς, έχεις μπροστά σου την ίδια **TFT έγχρωμη οθόνη των 7,0 ιντσών**, η οποία συνεχίζει να παρέχει πλούσια πληροφόρηση, μέρος της οποίας είναι το σύστημα ελέγχου ελαστικών TPMS.

Το κεντρικό μενού το χειρίζεσαι από τον εύχρηστο διακόπτη στο αριστερό σου χέρι και εκεί θα βρεις δυνατότητα **συνδεσιμότητας μέσω Bluetooth και Wi-Fi**, αλλά και θα χειριστείς τα δύο προφίλ οδήγησης (Normal και Sport) και τα ρυθμιζόμενα Traction Control και ABS του πίσω τροχού (το τελευταίο απενεργοποιείται για τις χωμάτινες αποδράσεις).





Ο κορυφαίος εξοπλισμός συμπληρώνεται από δύο έξτρα διακόπτες που βρίσκονται αριστερά ειδικά για τη ρύθμιση της **θερμαινόμενης σέλας και των θερμαινόμενων γκριπ**. Διαθέτουν τρεις βαθμίδες το καθένα και πιστέψτε με ότι αυτές τις κρύες μέρες του χειμώνα ήταν... **σωτήρια!**

Χούφτες με μπάρες αλουμινίου, **προστατευτική ποδιά**, κεντρικό σταντ, off-road μαρσπιέ και **προστατευτικά κάγκελα** είναι όλα στον στάνταρ εξοπλισμό και ενισχύουν το προφίλ άνεσης και περιπέτειας της μοτοσικλέτας.

Ο φίλος που σου κάνει όλα τα χατίρια

Με έναν τέτοιο θα μπορούσα να παρομοιάσω τη **νέα SRT 600 SX**. Είσαι πάντα ευπρόσδεκτος πάνω της, καθώς είναι συμπαγής, **εύκολη** και έχει σχετικά γρήγορη γεωμετρία για την κατηγορία της.



Και σαν σωστός... φίλος, **σε πορώνει από την πρώτη στιγμή** που θα τον «πριζώσεις» (θα την βάλεις μπροστά εν προκειμένω). Σωστά καταλάβατε, το δικύλινδρο μοτέρ εξακολουθεί να έχει **πορωτικό ήχο**, σαν κάπου εκεί μέσα να ζει μία «V» διάταξη ενώ στην πραγματικότητα αυτή η μαγεία προέρχεται από τον στρόφαλο των 270 μοιρών.

Θα πιάσεις τον εαυτό σου να κάνει **μικρομαρσαρίσματα χωρίς λόγο**, ενώ σε κάθε καλό άνοιγμα μετά τις 3.000 σ.α.λ. θα απολαμβάνεις ένα **πλούσιο γέμισμα στις μεσαίες**, με το κρέμασμα να έρχεται δικαιολογημένα μετά τις 9.000. Ταυτόχρονα, η τελική ξεπερνάει τα **170 χλμ./ ώρα**.

Οι 48 ίπποι αποδεικνύονται **παραπάνω από επαρκείς για ταξίδια**, καθώς τα 120 χλμ./ ώρα στον αυτοκινητόδρομο επιτυγχάνονται αγγύιστα. Ακόμα και μία προσπέραση με λίγα παραπάνω χιλιόμετρα από αυτά είναι εύκολη, είτε έχεις τη χαρτογράφηση Normal είτε τη Sport.



Όλα αυτά προέρχονται από τον **ποιοτικό ψεκασμό της Bosch** που συνεχίζει να αποτελεί ατού της μοτοσικλέτας. Εκεί που αυτός δεν μπορεί να βοηθήσει είναι στις πολύ χαμηλές στροφές, όπου ο δικύλινδρος «σκορτσάρει» αρκετά, σε σημείο που μπορεί να σε πιάσει εξ απήνης και να σβήσει.

Κάτι που με τον καιρό συνηθίζεται, φτάνει **να μάθεις να δίνεις επιπλέον γκάζι**. Εάν πρέπει να επιρρίψουμε ευθύνες για αυτό το πταίσμα θα ήταν στις Euro5+ προδιαγραφές.

Το μόνο πρόβλημα που θα αντιμετωπίσεις -και αυτό στις υψηλές ταχύτητες- είναι οι **στροβιλισμοί**, οι οποίοι φτάνουν στο ύψος του κράνους με αποτέλεσμα **αρκετά έντονες αναταράξεις**. Ένα ζήτημα που μία μεγαλύτερη ζελατίνα πιθανότατα θα λύσει.



Η κατάσταση βελτιώνεται αισθητά σε άλλα τερέν, αφού η **νέα SRT 600 SX** δεν λέει όχι ούτε σε μία ωραία διαδρομή με στροφές, ούτε στον χωματόδρομο. **Παντού σου κάνει το χατίρι!**

Οι αναρτήσεις της Marzocchi **αποσβένουν πολύ ικανοποιητικά** τις ανωμαλίες της ελληνικής ασφάλτου κρατώντας σε άνετο. Και το πέρασμα από έναν ήπιο χωματόδρομο θα ολοκληρωθεί **με την ίδια ευκολία.**

Αυτή τη φορά, η μοτοσικλέτα έχει ως συνεργούς τις ακτινωτές ζάντες και κυρίως τα **πιο ποιοτικά dual sport ελαστικά**. Ένας πιο έμπειρος στα enduro λογικά θα το διασκεδάσει κιάλας, ειδικά εάν ρυθμίσει τις αναρτήσεις για αυτή τη διαδικασία.



Σε αλλεπάλληλες στροφές, η μεσαία adventure της **QJMotor** έχει γίνει ακόμα πιο διασκεδαστική. Τα καλύτερα λάστιχα προσφέρουν **μεγαλύτερη πρόσφυση και σιγουριά**, με αποτέλεσμα να βρίσκεις εύκολα ρυθμό και να κινείσαι **πιο σβέλτα από ό,τι περίμενες**. Κοντολογίς, σε ένα κλειστό επαρχιακό δίκτυο δεν θα μείνεις τόσο πίσω από τους φίλους σου με τις πιο ισχυρές μοτοσικλές.

Στο τέλος της δοκιμής μας, είχαμε καλύψει με τη **νέα SRT 600 SX** χιλιόμετρα κάνοντας κάθε είδους χρήση, ακόμα και «δικάβαλοι». Η κατανάλωσή της, έμεινε **ελαφρώς πάνω από τα 4,5 λίτρα** ανά 100 χλμ. Που σημαίνει **πάνω από 400 χλμ. αυτονομίας** με ένα γέμισμα, αφού το ρεζερβουάρ χωρά 20,5 λίτρα.

Τιμή «ληστεία» για δεύτερη серί χρονιά

Το κόστος των περίπου 5.500 ευρώ που είχε πέρυσι η SRT 550 S ήταν... **εξαιρελιστικό** για όσα προσέφερε. Με το Euro5 μοντέλο να έχει γίνει ακόμα πιο φθηνό (πλέον 5.195 ευρώ και 5.450 η έκδοση SX με τις ακτινωτές ζάντες), η **QJMotor** κατάφερε να φέρει τη **νέα SRT 600 SX** στην ελληνική αγορά σε παρόμοια τιμή.



Για την ακρίβεια, αυτό το **πληρέστατο** για A2 κατηγορία σύνολο μπορείς να το αποκτήσεις έναντι μόλις... **5.695 ευρώ!** Είτε είσαι αρχάριος και θες να κάνεις το τελευταίο βήμα πριν τα πολλά κυβικά, είτε απλώς θέλεις μία μοτοσικλέτα που να κάνει τα πάντα-όλα χωρίς να παραπονιέται, η νέα adventure της **QJMotor** τσεκάρει σε αυτή την τιμή όλα τα κουτάκια και κάνει τον ανταγωνισμό **να κοιμάται λίγο πιο... δύσκολα**.

Και αυτός ακριβώς είναι ο λόγος -πέραν του προφανούς, δηλαδή του χαμηλού κόστους κτήσης- που η χώρα μας **θα συνεχίσει να γεμίζει με κινέζικα δίτροχα**. Διότι η βιομηχανία τους έχει αναπτυχθεί τόσο που πλέον μπορούν να μιλούν με αξιώσεις τόσο στις ανάγκες του μέσου μοτοσικλετιστή, αλλά ταυτόχρονα και **στην... τσέπη του**.

