

Σε πορεία τίτλου

Του Τάκη Μανιάτη



Με ζηλευτό – full – εξοπλισμό και δυνατότητες κατηγορίας A2, αλλά και τιμή από... άλλο πλανήτη, η νέα SRT 600SX της QJMOTOR αποτελεί μία από τις καλύτερες επιλογές στην μεσαία κατηγορία αυτή τη στιγμή.

Το SRT600SX της QJMOTOR δεν είναι ένα νέο μοντέλο τελείως, είναι ένα μοντέλο το οποίο δέχτηκε ένα νέο όνομα αναφορικά με τον κυβισμό, παραμένει όμως στα 554 κυβικά εκατοστά. Διαθέτει τον κινητήρα που είχαμε δοκιμάσει στο SRT 550S, το οποίο δέχτηκε αλλαγές μαζί με το νέο όνομα για να φτάσει σε αυτό που έχουμε αυτή τη στιγμή στα χέρια μας. Άλλωστε, δεν είναι και η πρώτη φορά που συναντάμε μοντέλα τα οποία δεν αντικατοπτρίζουν τα κυβικά τους ονομαστικά έτσι και αλλιώς. Στην περίπτωση του SRT 600SX έχουμε αρκετές βελτιώσεις, με σημαντικότερη αυτή της τοποθέτησης των νέων μπροστινών φρένων της Brembo. Αναφερόμαστε στις ακτινικές δαγκάνες τεσσάρων εμβόλων οι οποίες μεταμορφώνουν κυριολεκτικά το φρενάρισμα του SRT600SX, που σημειωτέων, είχε ήδη ακτινικής τοποθέτησης δαγκάνες, της QJMOTOR. Επόμενο στάδιο αναβάθμισης ήταν πάλι ένα πολύ σημαντικό κομμάτι στο θέμα της ασφάλειας, οι νέες αναρτήσεις.

Το αμορτισέρ είναι και αυτο ρυθμιζόμενο ως προς την προφόριση ελατηρίου μηχανικά και έχει ρύθμιση για την απόσβεση επαναφοράς που σημαίνει ότι το ρυθμίζεις εύκολα στα θέλεις αλλά και στις οδηγικές σου απαιτήσεις. Το ίδιο συμβαίνει και με το πλήρως ρυθμιζόμενο









μπροστινό σύστημα της Marzocchi, διαμέτρου 41mm. Αμφότερες οι αναρτήσεις έχουν νέες διαδρομές στα 245mm από 230mm, αυξάνοντας τα όρια για οδήγηση εκτός δρόμου. Γι' αυτό το σκοπό, τοποθετήθηκαν νέοι ακτινωτοί τροχοί 19 και 17 ιντσών που δέχονται tubeless, χωρίς σαμπρέλα, και η QJ Motor χρησιμοποίησε τα πολύ καλά Metzeler Tourance, ελαστικό διπλής χρήσης το οποίο ταιριάζει στην φιλοσοφία κατασκευής και χρήσης που καλείται να κάνει αυτή η μοτοσυκλέτα. Υπάρχει Traction control το οποίο αφαιρείται σε περίπτωση που θέλεις να κάνεις χρήση στο χώμα, όπως αφαιρούμενο είναι και το σύστημα ABS το οποίο είναι και ρυθμιζόμενο.

Βολική και χρηστική

Βασικότερο όλων ίσως είναι πως πρόκειται για μια μοτοσυκλέτα η οποία δεν είναι τεράστια σε διαστάσεις και αυτό της δίνει τη δυνατότητα να την οδηγάς καθημερινά πάρα πολύ εύκολα. Διαθέτει στενό τιμόνι το οποίο στην αρχή σε ξενίζει αν έχεις μάθει σε μεγάλες μοτοσυκλέτες, αλλά ταιριάζει πάρα πολύ καλά στο μέγεθος και το ύψος σελας που έχει και διαμορφώνει τελικά μία προσιτή θέση οδήγησης. Το ύψος σέλας βρίσκεται στα 845 χιλιοστά, ένα πολύ προσιτό ύψος για να μπορείς να ανέβεις και να πατήσεις εύκολα και τα δύο σου πόδια. Τα μαρσπιέ δημιουργούν μια κλειστή γωνία στα γόνατα που σε συνδυασμό με το τιμόνι, σε κάνουν να έχεις τη μοτοσυκλέτα πολύ κοντά σου και να την ελέγχεις σωστά.

Είναι πληρέστατη από εξοπλισμό. Έχει τα πάντα ό,τι θα χρειάζοσουν προκειμένου να την χρησιμοποιήσεις τόσο σε καθημερινή βάση όσο και να πας σε κάποια εκδρομή που να περιλαμβάνει ασφαλτο, επαρχιακούς αλλά και βατούς χωματόδρομους. Έχει χούφτες με αλουμινένιο περίβλημα ώστε να αντέχουν να προστατεύουν τις ρυθμιζόμενες μανέτες σε περίπτωση πτώσης. Διαθέτει μάλιστα και ακτινική τρόμπα που σε συνδυασμό με τις ακτινικά τοποθετημένες δαγκάνες φρένων, κάνουν το φρενάρισμα παιχνιδάκι.

Διαθέτει νέο προβολέα LED. Έχει φώτα DRL τα οποία ανάβουν στο πλάι για να είσαι ορατός την ημέρα αλλά και προβολάκια ομίχλης.

Έχει στάνταρ τις προστατευτικές μπάρες στο πλάι του κινητήρα, διαθέτει ως στάνταρ τη σχάρα που δέχεται



Δείτε εδώ το video
της δοκιμής μας





Top Case κατευθείαν ενώ συναντάμε στον εξοπλισμό και την αλουμινένια ποδιά.

Φροντίδα για το κρύο

Τελικά, δεν χρειάζεται να βάλεις επιπρόσθετα κάτι πάνω στη μοτοσυκλέτα. Και όλος αυτός ο εξοπλισμός περιλαμβάνεται στα κιλά που ανακοινώνει η εταιρεία. Βρίσκεται στα 217 με το 20άλιτρο, (20,5 λίτρα) ρεζερβουάρ καυσίμου γεμάτο. Δεν το αισθάνεσαι στα πόδια είναι η αλήθεια και αυτό σε συνδυασμό με την αυτονομία, σου δίνει τη δυνατότητα να πας εκτός δρόμου, να πας σε όποιο ταξίδι, να κάνεις πάρα πολλά χιλιόμετρα σε μεικτή διαδρομή για να την ευχαριστηθείς. Με ωραία φαρδιά μαρσιπέ για την οδήγηση εκτός δρόμου, η QJMOTOR SRT 600SX είναι μία μοτοσυκλέτα έτοιμη, προικισμένη για να την χαρείς.

Πάμε να δούμε λίγο τον εξοπλισμό πιο αναλυτικά: TFT οθόνη, 7 ίντσων με συνδεσιμότητα Bluetooth. Αν θέλεις να συνδεθείς σε πλοηγό κιόλας εύκολα.

Η οθόνη δεν προσφέρει πολλές δυνατότητες, όπως διαφορετικό layout, αλλά ότι προβάλλει είναι πολύ χρήσιμο. Έχουμε φόρτιση κινητού με Type-C και USB, αλλά έχουμε και 12V αναμονή ώστε να βάλουμε ένα GPS αν θελήσουμε ή κάποια άλλη συσκευή.

Βλέπουμε νέους διακόπτες, όμορφους και ποιοτικούς, οι οποίοι στην αριστερή πλευρά, διαθέτουν κάτι που δύσκολα συναντάς σε μοτοσυκλέτες της κατηγορίας: Στο πακέτο που προσφέρει η QJMOTOR, περιλαμβάνονται θερμαινόμενα γκριπ και θερμαινόμενη σέλα. αξεσουάρ που έρχονται ως standard για να σε κρατήσουν

**Είναι μία
καθημερινή εύκολη
μοτοσυκλέτα, έτοιμη
να πάει εκδρομή, να
σε πάει στη δουλειά
σου, να διασχίσει
ένα χωματόδρομο**

ζεστό τις κρύες μέρες και νύχτες του Χειμώνα.

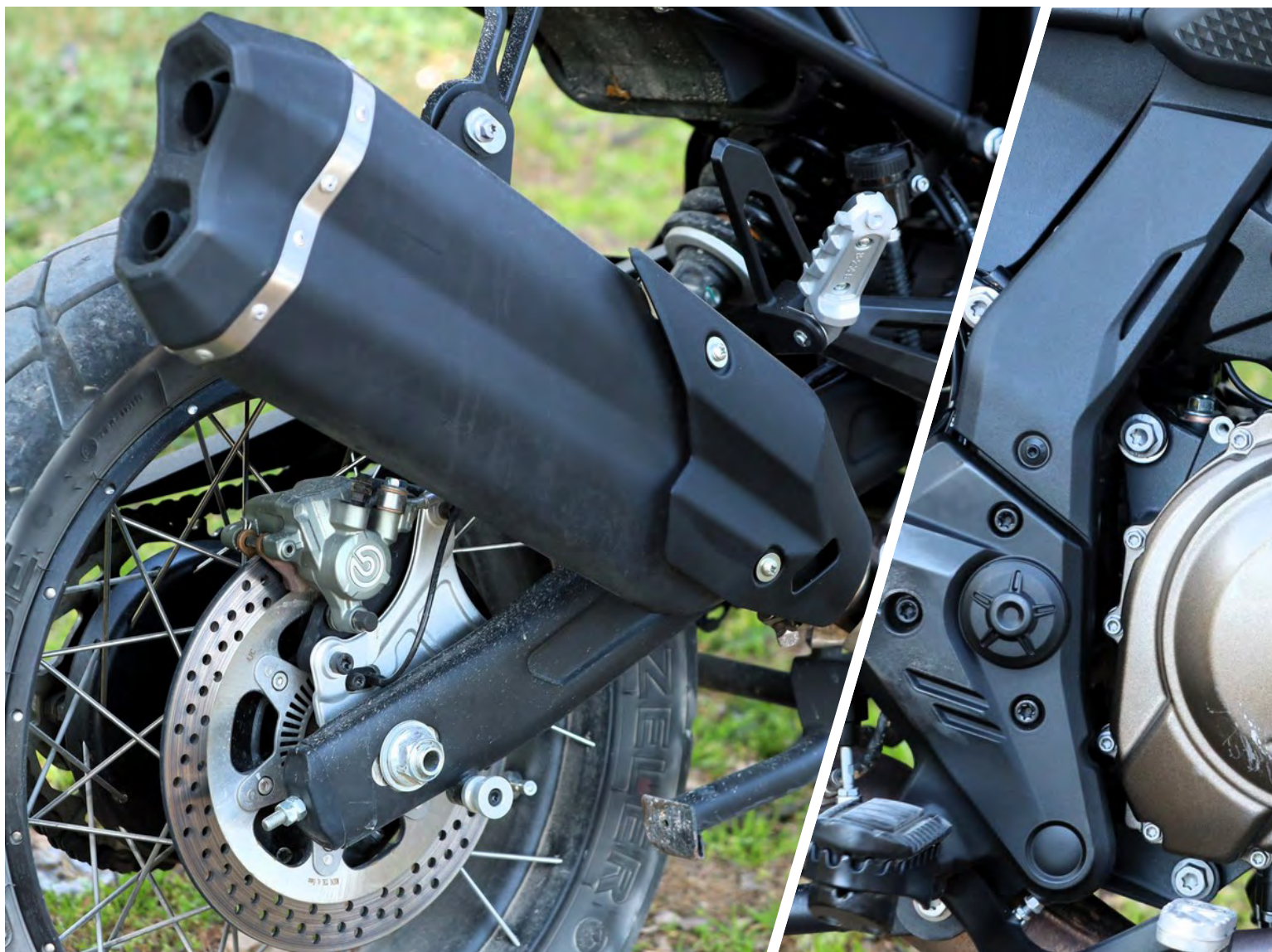
Μικρή σε μέγεθος

Η θέση οδήγησης σε τοποθετεί σε ένα συγκεκριμένο σημείο στην σέλα, και στο 1.80μ που βρίσκομαι εγώ, ακουμπάω στο πίσω τμήμα της, και αυτό με περιορίζει λίγο στις κινήσεις μου. Όμως “κουμπώνω” πολύ καλά πάνω στη μοτοσυκλέτα για οδήγηση στην άσφαλτο, αλλά δεν μπορώ να μετακινήσω εκατοστό το σώμα μου, αν για παράδειγμα θελήσω να οδηγήσω σε εκτός δρόμου διαδρομές / σε όρθια οδήγηση. Οι fun του off road, ίσως χρειαστούν μία άλλη σέλα ή βελτίωση της υπάρχουσας.

Αλλά αυτό είναι κάτι το οποίο θα το συζητήσουμε σε λίγο. Γιατί η μοτοσυκλέτα καλύπτει μεν τα δύο μερίδια του αναβάτη και του συνεπιβάτη σε ανεξάρτητα τμήματα. Η SRT 600SX δεν είναι τόσο off road μοτοσυκλέτα έτσι και αλλιώς ,παρότι οι τροχοί









της επιτρέπουν το να κινηθεί και σε εκτός δρόμου διαδρομές.

Κινητήρας διαμάντι

Αυτό που αξίζει πάρα πολύ σε αυτή τη μοτοσυκλέτα, εκτός από την ποιότητα που αναδεικνύει και αυτή η βαφή στο μπεζ της άμμου, θα λέγαμε πως είναι ο κινητήρας των 554 κυβικών εκατοστών. Ο οποίος βρίσκεται στο άνω άκρο της κατηγορίας A2, καλύπτοντας όσους μπορούν να οδηγήσουμε μοτοσυκλέτες έως 48 ίππους.

Ο δικύλινδρος έχει μια λειτουργία τρομερή. Είναι λειτουργικότερος από τις χαμηλές στροφές, είναι ελαστικός στο άνοιγμα του γκαζιού και μπορείς να τον απολαύσεις κυριολεκτικά μέσα στην πόλη. Έτσι, δημιουργεί μία μοτοσυκλέτα εύκολη, σαν ένα μεγάλο παπί.

Είναι ροπάτος, ελαστικός από τις χαμηλές στροφές, με αποτέλεσμα να μπορείς να οδηγείς με δεύτερη ή τρίτη σχέση, με πολύ αργές ταχύτητες.

Με ένα πολύ θετικό κιβώτιο ταχυτήτων αλλά και πολύ μαλακό και προοδευτικό συμπλέκτη, σου δίνει τη δυνατότητα να το οδηγάς και να το επιλέγεις για μεγάλες διαδρομές μέσα στην πόλη.

Ή για πιο ανοιχτές διαδρομές σε εξοχή ή σε πιο ορεινές διαδρομές, στριφτερές σε επαρχιακούς δρόμους.





Sport συμπεριφορά

Το στήσιμο της μοτοσυκλέτας είναι σφικτό, οι αναρτήσεις είναι σφικτές γενικά, σκληρές και δείχνουν ότι προτιμούν το βάρος δύο επιβαινόντων για να αποδώσουν σωστά. Όντας ρυθμιζόμενες, μπορείς να επέμβεις με ένα κατσαβίδι ώστε να γίνουν πιο μαλακές και να έρθουν στα μέτρα σου, ώστε να είναι πιο ενδοτικές στις ανωμαλίες. Στην παρούσα φάση, η μοτοσυκλέτα είναι κάπως απότομη στις αντιδράσεις λόγω σκληρότητας, εστιασμένη στις γρήγορες ταχύτητες και στην σπορ συμπεριφορά, κάτι στο οποίο άλλωστε συμπεριφέρεται άριστα. Αυτό σημαίνει ότι τοποθετείται πολύ καλά στην είσοδο της τροφής, διατηρεί τη γραμμή της χωρίς ιδιαίτερη προσπάθεια. Συνδυασμό με την ομαλότητα που σου δίνει το άνοιγμα του γκαζιού σε όλη την καμπύλη της απόδοσης. Μπορείς να διαγράψεις ανοιχτές καμπές ή κλειστές καμπές.

Επιλέγεις απλά τη σχέση που θέλεις και η μοτοσυκλέτα θα ακολουθήσει τις εντολές σου, παρά το ότι δεν είναι μία καθαρά sport κατασκευή.

Είναι μία καθημερινή εύκολη μοτοσυκλέτα, έτοιμη να πάει εκδρομή, να σε πάει στη δουλειά σου, να διασχίσει ένα χωματόδρομο. Αλλά για εκεί θα χρειαστεί οπωσδήποτε μαλάκωμα στις αναρτήσεις, αφού όπως είναι στημένα, είναι σκληρά. Αν θες απλά να διασχίσεις ένα χωματόδρομο, θα το κάνει, και θα νιώσεις όμως κάθε πέτρα να σε ακουμπά, ενώ αν πας

πιο γρήγορα, θα νιώσεις τα χτυπήματα και θα πρέπει να επέμβεις στις ρυθμίσεις

Γροθιά στο κατεστημένο

Διττή χρήση, καθημερινότητα, ταξίδι, εκδρομή, δείχνουν στοιχεία πολύ καλά προσαρμοσμένα στο SRT600SX. Δείχνει τόσο καλή επιλογή με τόσο εξοπλισμό επάνω της, με μία παραξενιά μόνο, η οποία βρίσκεται στην λειτουργία του κινητήρα στις χαμηλές στροφές, ο οποίος κάποιες φορές, όταν βρίσκεσαι στο ρελαντί ή σε πολύ αργή ταχύτητα. Κατέβασμα σχέσης με πατημένο συμπλέκτη, συμβαίνει να σβήνει κάποιες φορές. Ενδεχομένως είναι θέμα της χαρτογράφησης ή θα μπορούσε να διορθωθεί με ανέβασμα του ρελαντί που δείχνει ότι είναι χαμηλό. Όπως και να έχει, είναι το μοναδικό σημείο που χρήζει βελτίωσης και μπορείς να πεις κάτι αρνητικό.

Με όλο αυτόν τον εξοπλισμό που διαθέτει στα 5.895euro, ουσιαστικά βρίσκεται πολύ κάτω από τον ανταγωνισμό όχι μόνο των 550 ή 600 κυβικών εκατοστών αλλά από όλες αυτές τις μοτοσυκλέτες της κατηγορίας των 450 έως 600-650 κυβικά εκατοστά. Είναι η φτηνότερη θα λέγαμε, ένα χτύπημα κάτω από τη ζώνη το οποίο πραγματικά οι αντίπαλοι θα πρέπει να κοιτάζουν σοβαρά. Ένας νέος αναβάτης που θέλει να μπει σε μία τέτοια κατηγορία, αλλά και ένας απαιτητικός "παλιός", δεν μπορούν να μην γλυκοκοιτάξουν το νέο SRT 600SX.