



## QJMOTOR SVT 650X - Test

**Το ισχυρότερο V2 στα μεσαία κυβικά**  
**Πλούσιος εξοπλισμός με στάνταρ θερμαινόμενα γκριπ και σέλα**  
**Φρένα Brembo και ακτινωτοί τροχοί 19 – 17**  
**Τιμή κάτω από 7 χιλιάδικα**

Όταν μιλάμε για μοτοσυκλέτες, διαχρονικά τα **μεσαίου κυβισμού adventure** ήταν και είναι η πιο δημοφιλής κατηγορία στην Ελλάδα. Αυτό βέβαια μόνο τυχαίο δεν είναι αφού προσφέρουν τις απαραίτητες ανέσεις για ταξίδι με πράγματα και δεύτερο άτομο, ενώ οι διαστάσεις, η χαμηλή κατανάλωση και το λογικό κόστος συντήρησης, σου επιτρέπουν να τις χρησιμοποιείς καθημερινά. Πρόκειται δηλαδή για μοτοσυκλέτες – πολυεργαλεία με ευρύ πεδίο χρήσης και δεν μας κάνει εντύπωση που εμφανίζονται συνεχώς νέες προτάσεις στη αγορά. Μια από αυτές είναι το **SVT 650X** της **QJMOTOR** που δεν μένει μόνο στην εντυπωσιακή εμφάνιση, αλλά έρχεται με πλούσιο εξοπλισμό και μάλιστα σε ιδιαίτερα ανταγωνιστική τιμή, ενώ στα σπλάχνα του βρίσκεται ένας δικύλινδρος σε διάταξη V κινητήρας, είδος προς εξαφάνιση πλέον σε αυτή την κατηγορία.



## Εμφάνιση – Ποιότητα κατασκευής

Η ψηλή και λεπτή σιλουέτα του **SVT 650X** παραπέμπει έντονα σε rally μοτοσυκλέτες, σαν αυτές που βλέπουμε να αγωνίζονται στο Dakar, στοιχείο που θα εκτιμήσουν ιδιαίτερα οι λάτρεις του είδους που θέλουν πιο χωμάτινη εμφάνιση. Στο εμπρός μέρος έχουμε έναν κάθετα τοποθετημένο **διπλό LED προβολέα** με δυο παράλληλες φωτιζόμενες λωρίδες εκατέρωθεν σε ρόλο DRL. Στη σχεδίαση των πλαστικών κυριαρχούν οι γωνίες, οι οποίες όμως δεν είναι έντονες συνθέτοντας μια δυναμική εικόνα που ξεφεύγει από τα δεδομένα της κατηγορίας. Η **αλουμινένια ποδιά** του κινητήρα και οι χούφτες με τη μπάρα ενίσχυσης τονίζουν τη χωμάτινη διάθεση της μοτοσυκλέτας και προσφέρουν έξτρα προστασία. Η έκδοση «X» που είχαμε στη διάθεσή μας ξεχωρίζει από την «απλή» χάρη στους **ακτινωτούς τροχούς**, οι οποίοι ταιριάζουν περισσότερο κατά την άποψή μας με τη φιλοσοφία και τη σχεδίαση της μοτοσυκλέτας και αξίζουν το επιπλέον κόστος των 500 ευρώ.

Η ποιότητα των υλικών καλύπτει πλήρως τα στάνταρ στην κατηγορία με τη συναρμογή και το φινίρισμα να είναι αντίστοιχα ακριβότερων μοντέλων. Τριγμοί ή συντονισμοί δεν εμφανίστηκαν ποτέ κατά τη διάρκεια της δοκιμής, ακόμα και όταν κινηθήκαμε σε πιο απαιτητικούς χωματοδρόμους.



## Ανεση – Εργονομία

Σε γενικές γραμμές έχουμε να κάνουμε με μια σχετικά ψηλή μοτοσυκλέτα, όμως τα 850 χιλιοστά που απέχει η αφράτη σέλα από το έδαφος επιτρέπουν ακόμα και σε αναβάτες κοντά στο 1,70 να πατούν κάτω. Η **όρθια θέση οδήγησης** σε βάζει «μέσα» στη μοτοσυκλέτα με το φαρδύ και ψηλά τοποθετημένο τιμόνι να φέρνει τα χέρια σε σωστό και «ξεκούραστο» ύψος. Θα θέλαμε να ήταν λίγο μεγαλύτερη η απόσταση μεταξύ σέλας και μαρσπιέ για να λυγίζουν λιγότερο τα γόνατα, αλλά αυτό σε καμία περίπτωση δεν γίνεται κουραστικό. Ο συνεπιβάτης κάθεται λίγο πιο ψηλά σε σχέση με τον αναβάτη με το κομμάτι της σέλας που του αναλογεί να είναι επίσης άνετο και ιδιαίτερα ευρύχωρο. Οι **αλουμινένιες χειρολαβές** προεκτείνονται προς τα πίσω σχηματίζοντας μια χορταστικών διαστάσεων **σχάρα** η οποία μάλιστα έρχεται στο ίδιο ύψος με τη σέλα επιτρέποντας έτσι το φόρτωμα μεγαλύτερων αποσκευών.



Αξίζει να αναφέρουμε ότι το **SVT 650X** είναι η μοναδική μεσαία adventure με **στάνταρ θερμαινόμενα γκριπ και σέλα**, που αποδείχθηκαν ιδιαίτερα αποτελεσματικά τις κρύες ημέρες. Ο εξοπλισμός του όμως δεν σταματάει εκεί, καθώς περιλαμβάνει **ρυθμιζόμενη σε 2 θέσεις ζελατίνα** χωρίς εργαλεία, φωτιζόμενους διακόπτες, θύρα USB, αλάρμ και ρυθμιζόμενες μανέτες. Την **έγχρωμη TFT οθόνη 7 ιντσών** την είχαμε δει αρχικά στο SRT 800X. Προσφέρει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες και έχει αυτόματη λειτουργία ημέρας – νύκτας. Μέσω Bluetooth μπορείς να συνδέσεις το κινητό σου και να διαχειριστείς κλήσεις και μουσική με το μενού να είναι εύκολο και η περιήγηση να γίνεται με δυο μόνο κουμπιά.



## Κινητήρας

Τα τελευταία χρόνια παρατηρούμε μια έντονη στροφή προς τους δικύλινδρους σε σειρά κινητήρες, ιδιαίτερα στα μεσαία κυβικά. Το **SVT 650X** όμως πάει κόντρα στο ρεύμα και εφοδιάζεται με έναν **V2 με περιεχόμενη γωνία 90 μοιρών** και διαστήματα ανάφλεξης στις 270°, μια διάταξη που έχει αγαπηθεί ιδιαίτερα από το Ελληνικό κοινό. Από 645 κυβικά αποδίδει **76,2 ίππους** στις 9.000 σ.α.λ. και 6,6 χλγμ. ροπής στις 8.000 σ.α.λ., είναι δηλαδή ο ισχυρότερος V2 σε αυτά τα κυβικά. Σε ένα μοντέλο με τέτοιο τεχνολογικό υπόβαθρο, θα θέλαμε να υπήρχε traction control, όμως είναι κάτι που εύκολα παραβλέπεις χάρη στη γραμμική απόκριση του καλορυθμισμένου ηλεκτρονικού ψεκασμού. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής η **μέση κατανάλωση** σε μεικτές συνθήκες κυμάνθηκε στα **6,5 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα**, νούμερο απόλυτα φυσιολογικό για τα δεδομένα της κατηγορίας και της ιπποδύναμης, ενώ σε ταξίδι με ταχύτητες κοντά στα 130 χλμ. / ώρα μπορεί να πέσει στα 6 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα. Με χωρητικότητα ρεζερβουάρ που αγγίζει τα 20 λίτρα, το SVT μπορεί να κάνει πάνω από 300 χιλιόμετρα με ένα γέμισμα.



## Πλαίσιο – Αναρτήσεις – Φρένα

Το ατσάλινο σωληνωτό πλαίσιο συνεργάζεται με **ανεστραμμένο 43άρι πιρούνι** που ρυθμίζεται ως προς την απόσβεση επαναφοράς και την προφόρτιση ελατηρίου, με τα 145 χιλιοστά διαδρομής να δείχνουν τις εκτός δρόμου προθέσεις του μοντέλου. Ρυθμιζόμενο ως προς την προφόρτιση του ελατηρίου είναι και το αμορτισέρ. Καμία έκπτωση δεν έχει γίνει στον τομέα των φρένων καθώς έχουμε δυο δίσκους 320 χιλ. εμπρός με **τετραπίστονες ακτινικές δαγκάνες της Brembo**, ενώ της ίδιας εταιρείας είναι και η μονοπίστονη πίσω που «δαγκώνει» δίσκο 260 χιλιοστών. Για την ασφάλεια του αναβάτη σε απότομο φρενάρισμα φροντίζει το δικάναλο **ABS της Bosch** με τη μονάδα 9.1MB. Οι τροχοί των 19 και 17 ιντσών φορούν ελαστικά Maxxis MaxxVenture διαστάσεων 110/80-19 και 150/70-17 εμπρός και πίσω αντίστοιχα. Το βάρος του ανακοινώνεται στα 234 κιλά με γεμάτο το ρεζερβουάρ, νούμερο που το τοποθετεί στο άνω άκρο της κατηγορίας.



## Στο δρόμο

Η ψηλή και στενή σιλουέτα του **SVT 650X** σε προκαλεί να ανέβεις στη σέλα του και με τόσο ιδιαίτερη εμφάνιση, επώνυμα περιφερειακά και πρωτότυπη διάταξη κινητήρα, δεν μας κάνει εντύπωση που είναι μια από τις πιο πολυσυζητημένες μοτοσυκλέτες των τελευταίων μηνών. Πατώντας το κουμπί της μίζας, ο **V2** ξυπνάει και λειτουργεί τρωτά χωρίς κραδασμούς, με soundtrack τον μπάσο ήχο της εξάτμισης. Κουμπώνεις την πρώτη ταχύτητα στο θετικό κιβώτιο και αφήνοντας τον μαλακό συμπλέκτη, η μοτοσυκλέτα ξεκινάει με τα παραπανίσια κιλά της να εξαφανίζονται ως δια μαγείας. Το φαρδύ τιμόνι προσφέρει πολύ καλό μοχλό για να ελίσσεσαι σβέλτα μέσα στην κίνηση, ενώ είναι ψηλά τοποθετημένο και περνά με άνεση πάνω από τους περισσότερους καθρέπτες αυτοκινήτων, οπότε σπάνια θα εγκλωβιστείς στην πυκνή κίνηση. Σε αυτές τις συνθήκες το σωστό ζύγισμα και η άμεση απόκριση του ψεκασμού, σε βγάζουν ασπροπρόσωπο επιτρέποντάς σου να ελέγχεις με ακρίβεια την ταχύτητα σου κατά τους ελιγμούς.

Με κάθε άνοιγμα του γκαζιού ο **πρόθυμος κινητήρας** επιταχύνει αβίαστα τη μοτοσυκλέτα χωρίς να εμφανίζονται κενά ή σκαλοπάτια στην απόδοσή του. Ταυτόχρονα, είναι ελαστικός και σου επιτρέπει να κινείσαι με μια ταχύτητα πάνω, έχοντας πάντα αποθέματα δύναμης όταν χρειαστεί να προσπεράσεις. Σύμφωνα με τις μετρήσεις μας τα πρώτα 100 χλμ. / ώρα από στάση έρχονται σε 5,15 δευτερόλεπτα ενώ το 60 - 120 με 4η ολοκληρώνεται σε 5,87 δευτερόλεπτα. Οι **αναρτήσεις** απορροφούν αποτελεσματικά τις περισσότερες κακοτεχνίες του δρόμου χωρίς να μεταφέρουν κραδασμούς στο σώμα του αναβάτη, συμβάλλοντας έτσι στην άνεση.



Όταν αποφασίσεις να βγεις εκτός αστικών συνόρων θα διαπιστώσεις ότι σε ταχύτητες αυτοκινητόδρομου η **ζελατίνα**, παρά τις μαζεμένες διαστάσεις, της προσφέρει ικανοποιητική κάλυψη από τον αέρα στην επάνω θέση, ενώ οι χούφτες σε συνδυασμό με τα θερμαινόμενα γκριπ προστατεύουν αποτελεσματικά τα χέρια σου από το κρύο. Στο επαρχιακό στροφιλικί, το **SVT 650X** αλλάζει γρήγορα κατεύθυνση με μικρή πίεση στο τιμόνι και μένει πιστό στην τροχιά που έχεις επιλέξει προσφέροντας μεγάλα περιθώρια κλίσης.

Αν διψάς για εκτός δρόμου οδήγηση, τα συγκεκριμένα ελαστικά της Maxxis θέτουν τα όρια καθώς προτείνονται για χρήση 80% σε ασφαλτό και 20% σε χώμα, οπότε δεν θα επιτρέψουν κάτι περισσότερο από μια διάσχιση βατού σχετικά χωματόδρομου. Ιδανικά, θα θέλαμε τουλάχιστον η έκδοση «X» να είχε πιο μεικτής χρήσης ελαστικά, που θα κολάκευαν ακόμα περισσότερο την εμφάνιση και θα βελτίωναν τις εκτός δρόμου δυνατότητες μιας μοτοσυκλέτας που με αλουμινένια ποδιά, 210 χιλ. απόστασης από το έδαφος και μεγάλες διαδρομές αναρτήσεων έχει την απαραίτητη προίκα για πάει πιο μακριά. Κλείνοντας, αξίζει να αναφέρουμε ότι τα **φρένα** έχουν την απαραίτητη **προοδευτικότητα** που ζητάς από ένα all-rounder με τις δαγκάνες της **Brembo** να δείχνουν τη δύναμή τους σε φρενάρισμα πανικού ακινητοποιώντας τη μοτοσυκλέτα σε 42,34 μέτρα από τα 100 χλμ. / ώρα με το **ABS** να επεμβαίνει διακριτικά μόνο όταν είναι απολύτως απαραίτητο.





## Συμπέρασμα

Το **QJMOTOR SVT 650X** τα κάνει όλα και με τιμή 6.995 ευρώ σίγουρα συμφέρει. Είναι άνετο, εύκολο στη χρήση και διαθέτει πλούσιο εξοπλισμό, ώστε να το χρησιμοποιείς καθημερινά ακόμα και για τις πιο σύντομες μετακινήσεις. Ταυτόχρονα, μπορείς να κάνεις σύντομες εκδρομές το Σαββατοκύριακο ή να ταξιδέψεις πιο μακριά επιλέγοντας όχι μόνο ασφάλτινες, αλλά και χωμάτινες διαδρομές. Με ποιότητα κατασκευής και εξοπλισμό αντιστρόφως ανάλογο της προσιτής του τιμής μπορεί εύκολα να σε ανεβάσει κατηγορία.