



# Με συνταγή επιτυχίας

**Η συνταγή “περισσότερη μοτοσυκλέτα για λιγότερα χρήματα” ήταν πάντα επιτυχημένη εμπορικά και την ίδια ακριβώς συνταγή ακολουθεί η QJMOTOR στο SRK 700 προσφέροντας περισσότερα απ’ όσα πληρώνεις**

**Με** το SRK 700 η QJMOTOR δεν πρωτοτυπεί ως προς τη φιλοσοφία σχεδιασμού του, αφού κάνει ακριβώς το ίδιο που είχε κάνει η Yamaha όταν παρουσίασε το πρώτο MT-07. Όμως με τις συνθήκες που έχουν διαμορφωθεί μετά την πανδημία και την εκτόξευση των τιμών σε όλες τις κατηγορίες κυβισμού, η φιλοσοφία αυτή γίνεται ξανά επίκαιρη. Τί είναι λοιπόν το SRK 700; Πολύ απλά, πρόκειται για μια μοντέρνου σχεδιασμού γυμνή μοτοσυκλέτα γενικής χρήσης, που ταυτόχρονα είναι προσιτή οικονομικά σε ένα ευρύ φάσμα μοτοσυκλετιστών, οι οποίοι έως τώρα είχαν αναγκαστικά ως μοναδική επιλογή την αγορά μεταχειρισμένης μοτοσυκλέτας. Η αγορά μιας μεταχειρισμένης μοτοσυκλέτας είναι συμφέρουσα οικονομικά, αλλά μόνο όταν η τιμή της ανταποκρίνεται στην πραγματική της κατάσταση. Κάτι που σπανίως μπορείς να εγγυηθείς στο 100%, αφού ποτέ δεν φτάνεις έως το σημείο να ανοίξεις κινητήρα πριν την αγοράσεις. Οπότε όσοι θέλουν να αποφύγουν την αγορά μιας μεταχειρισμένης μοτοσυκλέτας χωρίς να βάλουν πιο βαθιά το χέρι στην τσέπη, μπορούν πλέον να κοιτάξουν προς τη μεριά του SRK 700. Όχι μόνο αυτοί, αλλά και όσοι είχαν ξεγράψει την πιθανότητα να αγοράσουν μια μεγάλη κυβισμού μοτοσυκλέτα, τώρα μπορούν να έχουν τις επιδόσεις που ήθελαν με τα ίδια ή και λιγότερα χρήματα από μια μικρομεσαίου κυβισμού μοτοσυκλέτα.

**Μέρος δεύτερον**  
Η τιμή φυσικά δεν αρκεί για να βάλεις το χέρι στην τσέπη. Θα πρέπει να πάρεις και μια μοτοσυκλέτα που να εκπληρώνει τουλάχιστον τις βασικές επιθυμίες



Η σέλα δεν προσφέρει βασικές ανέσεις, ούτε όμως θα προβληματίσει στην καθημερινή χρήση και σε κοντινές εκδρομότητες, κάτι που ισχύει για τις περισσότερες μοτοσυκλέτες σε αυτή την κατηγορία



Έχουμε καλομάθει τελευταία με τις μεγάλες έγχρωμες οθόνες TFT και μας κακοφάνηκε η μικρή μονόχρωμη LCD. Είναι πάντως ευανάγνωστη και έχει θύρα USB από κάτω της

σου. Στην περιπτώσή μας μιλάμε για απροβλεπτή καθημερινή χρήση εντός πόλης και σύντομες αποδράσεις έξω από αυτή τα Σαββατοκύριακα με την παρέα μας ή με δεύτερο άτομο στη σέλα. Το βασικότερο όλων βέβαια είναι η εξωτερική εμφάνιση! Υποκειμενικό μιν, αλλά όπως και να το κάνουμε δύσκολα συμβιώνει με μια μοτοσυκλέτα που δεν σε ελκύει να την καθαρήσεις, όσο καλή κι αν είναι. Σε αυτόν τον τομέα οι σχεδιαστές της QJ έχουν κάνει πολύ καλή δουλειά, επιλέγοντας έναν σύγχρονο σχεδιασμό, χωρίς όμως να θέλουν να προκαλέσουν έντονες αντιδράσεις, είτε θετικές, είτε αρνητικές. Η απουσία παρδαλών αυτοκόλλητων πάνω στο μπλε μεταλλικό χρώμα δίνει σοβαρότητα και οι γραμμές των πλαστικών και του ρεζερβουάρ είναι οικείες στο μάτι, καθώς τις έχουμε ξαναδεί σε διάφορα

ιαπωνικά κυρίως naked μοντέλα. Οι εξωτερικές διαστάσεις είναι αντίστοιχες του κυβισμού του, οπότε το SRK 700 κάνει όσο πρέπει αισθητή την παρουσία του στο δρόμο και γίνεται αμέσως αποδεκτό από ένα ευρύ φάσμα μοτοσυκλιστατών. Μπορεί να μην σε ψήνει να το κάνεις αφίσα στο δωμάτιό σου, αλλά σε καμία περίπτωση δεν είναι αδιάφορο αισθητικά. Η θετική διάθεση συνεχίζεται και όταν το καθαράς για πρώτη φορά, καθώς η εργονομία της θέσης οδήγησης είναι φιλική για το σώμα του αναβάτη, όπως αρμόζει σε μια γυμνή μοτοσυκλέτα που προορίζεται να περάσει πολλές ώρες μέσα στην κίνηση της πόλης με μικρές ταχύτητες και εκτελώντας συνεχώς ελιγμούς σε περιορισμένους χώρους. Εντός πόλης το 700 SRK είναι πολύ ευχάριστο στην οδήγηση, με τον δικύλινδρο εν σειρά κινητήρα του να έχει γεμάτη αίσθηση

από τις χαμηλές στροφές. Αυτό σου επιτρέπει να ακολουθείς τη ροή της κίνησης χωρίς να χρειάζεται να ανεβάσεις πολλές στροφές και χωρίς να αλλοιάζεις διαρκώς ταχύτητες. Ο συγκεκριμένος κινητήρας δεν έχει καμία σχέση με τον μικρότερο των 400/500 κυβικών που χρησιμοποιεί ο όμιλος QJ. Εδώ ο στρόφαλος είναι συμβατικός 270° και η βασική αρχιτεκτονική του βασίζεται στον τρικύλινδρο κινητήρα των 900 κυβικών του Benelli Tornado. Αυτό σημαίνει πως έχει αρκετά υπερτετράγωνο θάλαμο καύσης με διάμετρο εμβόλου στα 83mm και διαδρομή στα 64,5mm, πλησιάζοντας τις διαστάσεις του θαλάμου καύσης των Aprilia 660 (81 x 63,9) και όχι του πιο υποτετράγωνου Yamaha MT-07 (80 x 68,6). Με αυτή την επιλογή θα περίμενες να έχει όλη τη δύναμη ψηλά και να είναι ψόφιος χαμηλά, όμως στην πράξη



Τα μαρσιπέ έχουν μεγάλα αντίβαρα από κάτω για μείωση των κραδασμών υψηλής συχνότητας

η απόδοσή του είναι κάπου στη μέση. Η λέξη "γραμμικότητα" είναι εκείνη που ταιριάζει περισσότερο από κάθε άλλη για να χαρακτηρίσει τον τρόπο που ανεβάζει στροφές στο άνοιγμα του γκαζιού. Με λίγα λόγια δεν έχει το "άρπαγμα" του κινητήρα της Yamaha, ούτε "τρελαίνεται" ψηλά όπως ο κινητήρας της Aprilia. Είναι όμως παντού πρόθυμος και ταιριάζει με τη φιλοσοφία σχεδιασμού γενικής χρήσης που θέλει να δώσει η QJ στη μοτοσυκλέτα της, αποφεύγοντας κάθε είδους ακρότητα. Σε αυτό το πνεύμα κινείται και η ρύθμιση των αναρτήσεων, με τα ελατήρια και τις αποσβεστές να είναι προσαρμοσμένα προς την άνεση και τη σταθερότητα σε όλες τις ταχύτητες. Εδώ το πίσω αμορτισέρ δεν έχει την εύκολη ρύθμιση για την απόσβεση επαναφοράς όπως στο SRK 400, οπότε η απλή ρύθμιση της προφόρτισης του ελατηρίου είναι η μόνη επιλογή που έχεις και γίνεται μόνο με τον ειδικό γάντζο. Ποιοτικά πάντως δεν πάσχει σε αποσβεστές, ούτε όμως ξεφεύγει από τον μέσο όρο της κατηγορίας. Πολύ καλύτερο από τον μέσο όρο της κατηγορίας είναι το upside/down πιρούνι των 43mm, έστω κι αν δεν έχει καμία ρύθμιση.

Το SRK 700 φοράει από το εργοστάσιο τα Pirelli Angel GT, με το πίσω ελαστικό να έχει πλάτος 180mm, δηλαδή από τα πιο φαρδιά σε αυτή την κατηγορία, ακοιλουθώντας το παράδειγμα του Yamaha MT-07. Το θετικό αυτής της επιλογής είναι η μικρότερη φθορά και η επιπλέον πρόσφυση στους καλώς ποιότητας δρόμους που προσφέρει η μεγαλύτερη επιφάνεια επαφής με την άσφαλτο σε σχέση με ένα ελαστικό πλάτους 150mm



Στο 400 έχουν βάλει ρύθμιση απόσβεσης επαναφοράς, όμως εδώ υπάρχει μόνο προφόρτιση ελατηρίου για το πίσω αμορτισέρ



Το αλουμινένιο ψαλίδι και τα Pirelli Angel GT δεν είναι κάτι συνηθισμένο σε αυτή την κατηγορία τιμής

ή 160mm που συνήθως είναι η ιδανική επιλογή για μοτοσυκλέτες δρόμου με ιπποδύναμεις έως 70 ίππους. Το μειονέκτημα ενός πίσω ελαστικού με τέτοιο πλάτος είναι η μειωμένη ευελιξία στις απότομες αλλαγές πορείας, ειδικά όταν μιλάμε για sport-touring ελαστικό με ομαλή γεωμετρία κορώνας. Το επιπλέον κόστος αγοράς φαρδύτερων ελαστικών δεν είναι πρόβλημα, καθώς το ισοσκελίζει η μικρότερη φθορά. Οπότε δεν προκαλεί έκπληξη που το SRK 700 έχει αίσθηση μοτοσυκλέτας μεγαλύτερου κυβισμού στις χαμηλές ταχύτητες και χρειάζεται λίγη παραπάνω σωματική δύναμη για να κάνει ελιγμούς μέσα στην κίνηση της πόλης. Σε καμία περίπτωση δεν είναι κουραστική μοτοσυκλέτα και υπάρχουν πολύ πιο βαριές σε αίσθηση μοτοσυκλέτες με λιγότερα κυβικά από αυτή, όμως σίγουρα δεν είναι η πιο "παιχνιδιάρικη" σε αυτά τα κυβικά. Το ίδιο ισχύει και για τον τρόπο απόδοσης του κινητήρα, όπου η παροχή της δύναμης και της ροπής έρχεται με απόλυτα γραμμικό τρόπο, χωρίς εκπλήξεις, αλλά και χωρίς να προκαλεί αισθήματα εντυπωσιασμού. Η QJ υπόσχεται πάνω από 73 ίππους στις 8.000 στροφές (73,5hp για την ακρίβεια) και σχεδόν 7kg/m ροπής στις 6.000 στροφές. Απόλυτα ικανοποιητική απόδοση και επιδόσεις για την κατηγορία



Εντυπωσιακά στην όψη τα ακτινικά φρένα και το πιρούνι, που ικανοποιούν απόλυτα σε φυσιολογικές συνθήκες, αλλά δεν ενθουσιάζουν στη γρήγορη οδήγηση

## QJMOTOR SRK 700

του, που σου επιτρέπει να κάνεις πολλά περισσότερα πράγματα από την απλή καθημερινή μετακίνηση. Οι εκδρομές το Σάββατοκύριακο, ακόμα και δικάβαθος, είναι μέσα στο ρεπερτόριο του SRK 700, καθύπτοντας χωρίς κούραση μεγάλες αποστάσεις μέσω εθνικών οδών ή επαρχιακών δρόμων, διατηρώντας εύκολα υψηλές μέσες ωριαίες ταχύτητες. Προφανώς μια γυμνή μοτοσυκλέτα δεν είναι η καταλληλότερη επιλογή για να οδηγείς επί ώρες με πάνω από 160km/h στο ταχύμετρο, ασχέτως αν το SRK 700 μπορεί να το κάνει και αυτό. Η ιδανική ταχύτητα ταξιδιού για αυτές τις μοτοσυκλέτες είναι μεταξύ 130-150km/h και το SRK 700 τα καταφέρνει περίφημα. Το ίδιο ισχύει και για τους επαρχιακούς δρόμους, όπου η ομαλή απόδοση της ισχύος και η ομοιογενή συμπεριφορά του πλαισίου και των αναρτήσεων, σου επιτρέπουν να διατηρείς βέλτο ρυθμό σε άγνωστες διαδρομές. Τα δύο εμπρός δισκόφρενα με το δικάναλο ABS της Bosch είναι εξίσου γραμμικά και ανθεκτικά στη χρήση, όμως στερούνται αμεσότητας και θέλουν τουλάχιστον δύο δάκτυλα στη μανέτα για να δείξουν τις δυνατότητές τους. Οπότε η "σοφο" οδήγηση με την έννοια πως θα φρενάρεις όσο πιο αργά γίνεται πριν τις στροφές, θα αηλιάξεις απότομα πορεία και θα κουφτώνεις το γκάζι όσο πιο νωρίς γίνεται στις εξόδους, δεν αποτελεί το δυνατό σημείο της προσωπικότητας του SRK 700.

### Μεγάλη μοτοσυκλέτα για μικρά πορτοφόλια

Αν συγκρίνεις το SRK 700 με αντίστοιχου κυβισμού μοτοσυκλέτες που κοστίζουν 2.000-3.000€ παραπάνω θα βγάλεις εντελώς διαφορετικά συμπεράσματα, απ' ότι αν συγκρίνεις την τιμή του με αντίστοιχες τιμές μοτοσυκλέτες. Στην αγορά των καινούριων δεν έχεις πολλά επιλογές αν θέλεις κάτι περισσότερο από ένα μικρό μοτοσυκλετάκι 300-500 κυβικών, που αναγκαστικά θα περιορίσουν και το πεδίο δράσης εντός πόλης. Στην αγορά των μεταχειρισμένων δεν θα βρεις εύκολα κάποιον να σου δώσει δύο χρόνια εργοστασιακή εγγύηση και εξίσου δύσκολο είναι να βρεις χρηματοδοτικό πρόγραμμα με λογικούς τόκους για να μην σου στοιχίσει ο κόκκος αιδόνι στο τέλος. Πάνω σε αυτό το οικονομικό πλεονέκτημα του SRK 700 έρχεται να προστεθεί η ισορροπημένη προσωπικότητά του, που υποστηρίζει τον γενικών καθηκόντων ρόλο μιας μοτοσυκλέτας μεσαίου κυβισμού.

## Τεχνικά Χαρακτηριστικά | Μετρήσεις **MOTO**

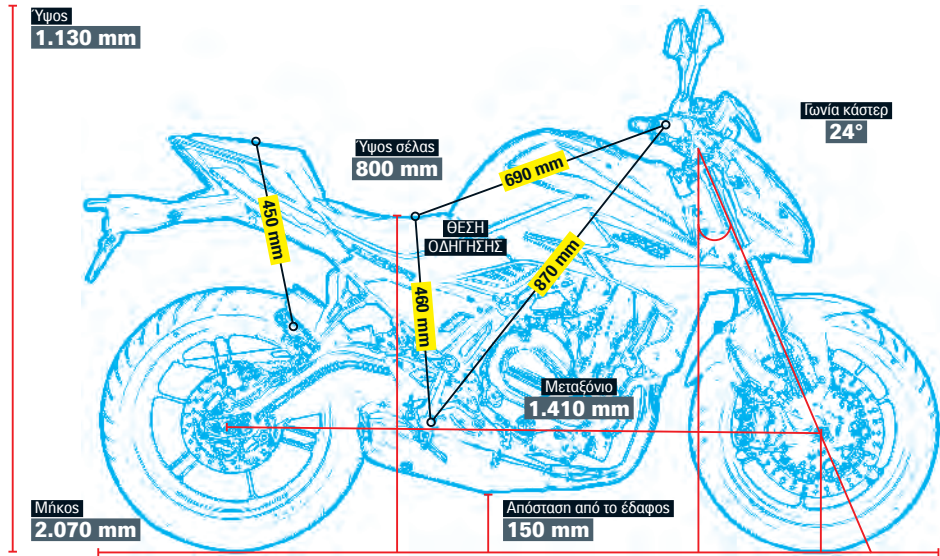
### QJMOTOR SRK 700

Γκοργκόλης Α.Ε.

€ 5.995

#### Εξοπλισμός αναβάτη

Κράνος: **SHOEI**  
Γάντια: **100%** Μπουφάν: **IXS**  
Παντελόνι: **Nordcode**



<b>Μέτρηση Βάρους</b>	Πίσω: 48,2%	<b>199,0 kg</b>	χωρίς καύσιμο: 187,2 kg	Σφάλμα στοιχείων κατασκευαστή: <b>+0,5%</b>	Εμπρός: 51,8%
-----------------------	-------------	-----------------	-------------------------	---	---------------

#### ΠΙΣΩ

##### ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Μοχλίσμου, μονό αμορτισέρ

Διαδρομή (mm): -

Ρυθμίσεις: Προφώρτιση ελατηρίου

##### ΤΡΟΧΟΣ

Ζάντα: 5,5 x 17

Ελαστικό: 180/55-17

##### ΦΡΕΝΟ

Δίσκος 240mm, δαγκάνα δύο εμβόλων, δικάναλο ABS

#### ΟΡΓΑΝΑ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Μονόχρωμη οθόνη LCD, ενδείξεις για ταχύτητα, στροφές κινητήρα θερμοκρασία ψυκτικού, ολικό/μερικό χιλιόμετρο, θύρα USB, φώτα Full-Lead εμπρός πίσω

#### ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος: Ατσάλινο περιμετρικό

Πλάτος (mm): 840

Βάρος κατασκευαστή, κενή / γεμάτη (kg): -/198

#### ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος: Υγρόψυκτος, δικύλινδρος εν σειρά, 2 ΕΕΚ, 4 β/κ

Διάμετρος επί διαδρομή (mm): 83 x 64,3

Χωρητικότητα (cc): 698

Σχέση συμπιέσεως: 11,6:1

Ισχύς (HP/rpm): 73,5/8.000

Ροπή (kg.m/rpm): 7/6.000

Ειδική ισχύς (HP/l): 105,3

Τροφοδοσία: Ψεκασμός

Σύστημα εξαγωγής: 2 σε 1

Σύστημα ρίπανσης: Υγρό κάρτερ

Σύστημα εκκίνησης: Μίζα

#### ΕΜΠΡΟΣ

##### ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Τηλεσκοπικό πιρούνι Upside/Down

Διαδρομή/Διάμετρος (mm): 115/43

Ρυθμίσεις: Καμία

##### ΤΡΟΧΟΣ

Ζάντα: 3,5 x 17

Ελαστικό: 120/70-17

##### ΦΡΕΝΟ

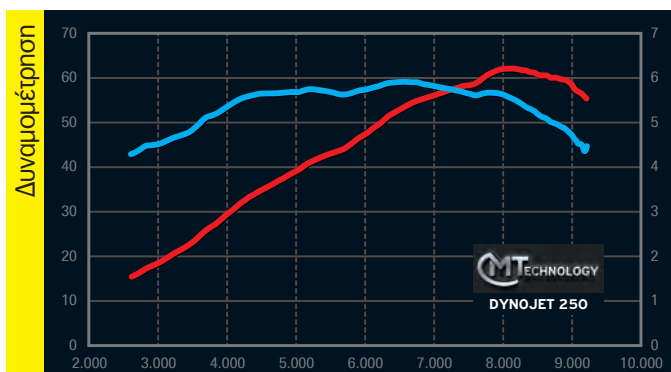
Δύο δίσκοι 320mm, ακτινικές δαγκάνες τεσσάρων εμβόλων, δικάναλο ABS

#### ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτες: Υγρός, πολυδίσκος

Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση: -/-

Τελική μετάδοση / σχέση: Αλυσίδα/3,067



Η απόδοση του δικύλινδρου κινητήρα της QJ χαρακτηρίζεται από την ομαλή παροχή δύναμης και ροπής, χωρίς τρύπες και παράξενα ξεσπάσματα. Αυτό τον κάνει εύκολο και ευχάριστο στην καθημερινή χρήση, αλλά δεν είναι τόσο διασκεδαστικός όσο οι αντίστοιχοι κυβισμού κινητήρες της Yamaha ή της Aprilia

● Ισχύς (HP): **62,0 / 8.000**  
● Ροπή (kg.m/rpm): **5,9 / 6.500**



Το **MOTO** γεμίζει με

**EKO PREMIUM 98**