



Crossover θρίαμβος

Το QJMOTOR SRT 550 S είναι μια εξαιρετικά προσεγγμένη Crossover μοτοσυκλέτα που έχει ανέβει ποηλιά σκαλιά εξέλιξης από τις προηγούμενες SRT που είχαμε δοκιμάσει.

Μια μοτοσυκλέτα που ξεχωρίζει πρώτα απ' όλα με την κορυφαία οδική συμπεριφορά της, κατόπιν για το υψηλότερο επίπεδο εξοπλισμού της και τέλος για την "κλήβω" εκκλησιές τιμή της

Εχοντας στο παρελθόν οδηγήσει το μεγαλύτερο SRT, αλλά και μοτοσυκλέτες της Benelli τις οποίες κατασκεύαζε η QJMOTOR, είχα βιώσει για τα καλά την τακτική bigger is better του εργοστασίου, που πέρα από τις status symbol διαστάσεις των μοτοσυκλετών δυστυχώς μεταφραζόταν και σε πολύ ακριβάστο μετάλλο που πρόσθετε αναίτια μεγάλο βάρος -ψηλά μάλιστα-, δημιουργώντας μοντέλα που ταλαιπωρούσαν ιδιαίτερα τους μικρόσωμους αναβάτες. Το SRT

550 S, με τον 19άρο τροχό και τις ασφάλτινες διαδρομές αναρτήσεων -οι οποίες δεν ανακοινώνονται από το εργοστάσιο αλλά δίνουν αίσθηση κοντά στα 150 mm-, έχει και αυτό τα κιλάκια του, με τη ζυγαριά του ΜΟΤΟ να δείχνει 222,5 kg με υγρά. Όμως οι Κινέζοι κάτι έχουν αλλιάξει στο πλαίσιο, και σε συνδυασμό με την πολύ χαμηλή σέλα των 830 mm που επιτρέπει σε αναβάτη με ύψος 1.70 να πατήσει εύκολα στο έδαφος όλο το πέλμα του ενός ποδιού του, δημιουργείται ένα πολύ πιο εύχρηστο δίτροχο, που δείχνει το βάρος του μόνο στις επιτόπιες μανούβρες με τον κινητήρα σβηστό. Παράλληλα, πανεύκολα ανεβαίνει στο διπλό σταντ η μοτοσυκλέτα ακόμα και από αναβάτη κατηγορίας φτερού, ενώ το μονό σταντ τοποθετεί το SRT σε θέση πιο όρθια από το ιδανικό.

Υπέρ-εξοπλισμένο

Η περιπέτεια με το SRT 550 S (και με την ελαφρώς πιο ακριβή έκδοση SX με τις ακτινωτές ζάντες και τα ελαστικά της Metzeler) είναι σαφώς ασφάλτινη, όμως το look, ειδικά με τη βοήθεια του χρώματος της έκδοσης δοκιμής που

Χούφτες με μεταλλικές ενισχύσεις, μικρή ζελατίνα που θέλει αλλαγή, αδύναμα σχετικά φώτα και υποδοχή για κάμερα



θιμίζει εκείνο της άμμου, δείχνει χώμα. Με μια πιο προσεκτική ματιά από κοντά, στοιχεία όπως το χαμηλό φτερό μπροστά, οι τετραπίστονες ακτινικές δαγκάνες στα φρένα, οι χυτές ζάντες με τα μπράτσα και τα ασφάλτινα ελαστικά, δίνουν την πραγματική εικόνα του πεδίου δράσης του SRT 550 S, που είναι 90-95% άσφαλτος και 5-10% χώμα. Η μοτοσυκλέτα είναι αρκετά όμορφη, χωρίς να φέρνει επανάσταση στο design, τα χρώματα του μοντέλου δοκιμής (το χρώμα της άμμου, το ασημί και οι πράσινες λεπτομέρειες) είναι πολύ καλαίσθητα, ενώ ο πλούσιος εξοπλισμός ξεχωρίζει με το καθημέρα. Δυο δίσκοι στα φρένα μπροστά, λιγότερο πιρούνι από το παρελθόν στα 41 mm που γλιτώνει μετάλλο και κιλά, ρυθμιζόμενο μάλιστα σε αποσβέσεις, και επώνυμο από

την Marzocchi, ρυθμιζόμενο πίσω αμορτισέρ, αλουμινένια προστατευτικά ποδιά στον κινητήρα, αλλά και κάγκελα που δεν εξέχουν όπως στο 700, σχάρα και βάσεις για top-case και ηλαίνες βαλίτσες, TFT έγχρωμη οθόνη οργάνων, ενδείξεις πίεσης και θερμοκρασίας ελαστικών, συνδεσιμότητα, τρεις διαφορετικές θύρες φόρτισης ηλεκτρικών συσκευών, χούφτες στο τιμόνι ενισχυμένες με μεταλλικά "νεύρα", θερμαινόμενα γκριπ, θερμαινόμενη σέλα, δικάναλο ABS, Traction Control που απενεργοποιείται, LED φώτα και DRL LED φωτιστικό σώμα μπροστά, υποδοχή έτοιμη για κάμερα... επίπεδο εξοπλισμού που δύσκολα συναντάς σε βασική έκδοση μοτοσυκλέτας της κατηγορίας, ειδικά στην τιμή των 5.595 ευρώ! Η ποιότητα συναρμογής είναι άριστη, δεν υπάρχουν

τριγμοί, τα πάντα έχουν δεθεί σωστά, ενώ δυσκολία είχαμε -αρχικά- μόνο στο άνοιγμα των μαρσιπέ συνεπιβάτη, σημείο που με τη χρήση βελτιώθηκε. Η TFT οθόνη έχει φόντο είτε λευκό είτε μαύρο, με τον αναβάτη να μπορεί να επιλέξει εκείνο που θέλει ή να αφήσει στον αισθητήρα εξωτερικού φωτός της μοτοσυκλέτας να τα εναλλάσσει όποτε αυτό χρειάζεται για βελτιωμένη ορατότητα των ενδείξεων. Όπως συνηθίζεται σε αρκετές φθηνές TFT οθόνες, έτσι κι εδώ έχουμε σχετικά μικρή ανάλυση σε pixels, ενώ οι ενδείξεις είναι δυσδιάκριτες στο δυνατό φως του



Εργονομικοί διακόπτες, με τις ενδείξεις των οργάνων να αλληάζουν μέσω του κουμπιού Select



TFT έγχρωμη οθόνη με TPMS και συνδεσιμότητα, λείπει όμως το trip computer





Χαμηλόστροφος, ελαστικός, χωρίς να ζορίζεται πουθενά και με ανυπαρξία κραδασμών ο κινητήρας

ήλιου. Η συνδεσιμότητα λειτουργεί, κατεβάζοντας την εφαρμογή Carbit Ride, τουλάχιστον για τηλεφωνία όπου βλέπεις ποιος σε καλεί στα όργανα -δεν δοκίμασα τη μουσική και την πλοήγηση -η τελευταία με screen mirroring. Η πλοήγηση στις ενδείξεις γίνεται με τον μινιμαλιστικό τρόπο δυο κουμπιών στο αριστερό γκριπ, με το ένα εξ' αυτών να παίζει τον ρόλο και του enter. Η μεσαία και η μεγάλη σκάλα των φώτων αποδείχτηκαν σχετικά ασθενείς, ενώ δυνατή είναι η κόρνα. Τι θα θέλαμε να δούμε σε κάποια μεταγενέστερη έκδοση; Σύστημα Cruise Control, έστω και ως αξεσουάρ, καθώς το SRT 550 S σε προδιθέτει για πολλά χιλιόμετρα και ταξίδι.

Υπερβαίνει κάθε προσδοκία

Η ομορφιά μπορεί να είναι σε μεγάλο βαθμό υποκειμενική, όμως η ουσία για να μπορείς να χαρείς μια οποιαδήποτε μοτοσυκλέτα περισσότερο από το να την κάνεις χάζι, είναι να έχει δημιουργηθεί από ανθρώπους που οδηγούν οι ίδιοι και χαίρονται την οδήγηση. Ακριβώς όπως με το SRT 550 S, που έχει σε υπερθετικό βαθμό όλα εκείνα τα στοιχεία που του επιτρέπουν να υπερβεί κατά πολύ τις δυνατότητες που θα περίμενες να έχει με τον συνδυασμό των 220 κιλών και 41 ίππων στον τροχό. Πάρα πολύ καλό ζύγισμα, αψεγάδιαστος ψεκασμός, εξαιρετική απόκριση στο γκάζι, φανταστικό κιβώτιο, μαλακός -αν και ασαφής- συμπλέκτης, και κορυφαία συνεργασία πλαισίου, αναρτήσεων και φρένων, με τα τελευταία να υπολείπονται μόνο στο οριακό φρενάρισμα πανικού. Μαζί με τη χαμηλή σέλα και το πολύ μεγάλο κόψιμο τιμονιού, το SRT 550 S αποδεικνύεται ιδιαίτερα αξιόμαχο και στο μοπιλιάρισμα, με τις αλλαγές σχέσεων να γίνονται γλυκά και αθόρυβα και με τον ροπάτο και ελαστικό κινητήρα να δίνει όση ώθηση χρειάζεται ακόμα και σε απότομες ανηφόρες με δυο μεγαλόσωμα άτομα στη σέλα και με αποσκευές. Συνδυάστε και τον χορταστικό μπάσο ήχο που δίνει το μεγάλο τελικό με τις δυο τρύπες, και οι περισσότεροι θα πιστεύουν πως το έχετε προικίσει με επώνυμη aftermarket εξάτμιση! Ο δικύλινδρος εν σειρά κινητήρας πέρα από ελαστικός είναι και χαμηλόστροφος, ενώ η QJMotor έχει κάνει φοβερή δουλειά στην εξισορρό-

πηση κραδασμών, και τίποτα δεν περνά στον αναβάτη, ούτε και στη μοτοσυκλέτα, με τους καθρέπτες να παραμένουν ανεπηρέαστοι παντού. Από την άλληλη, το Traction Control δεν είναι καλό, αφού επεμβαίνει απότομα και υπερβολικά, όμως βγαίνει εύκολα εκτός λειτουργίας μέσω του menu. Ίσως μια μεταγενέστερη αναβάθμιση λογισμικού το βελτιώσει. Τα ελαστικά της Maxxis είναι αρκετά καλά, αν και δεν φτάνουν την απόδοση ενός κορυφαίου ιαπωνικού ή ευρωπαϊκού ελαστικού, ειδικά σε ακραίες κλίσεις, ενώ ένα ακόμη εξάρτημα που θα αηλιάζαμε στο SRT είναι και η στενή και κοντή ζελατίνα που στέλνει τον αέρα κατευθείαν στο κράνος του αναβάτη, δημιουργώντας θόρυβο και αναταράξεις. Θρόνοι είναι οι σέλες τόσο αναβάτη όσο και συνεπιβάτη, και πολύ καλές οι γωνίες χεριών (στον αναβάτη) και ποδιών (και για τους δύο), δημιουργώντας μεγάλη άνεση ακόμα και σε μεγάλη παραμονή πάνω της. Άνετα μπορεί να διανύσει κανείς 300 χιλιόμετρα -η αυτονομία της μοτοσυκλέτας- και να κατέβει φρέσκος και χωρίς κανένα πιάσιμο! Αν τώρα ο συνεπιβάτης είναι ψηλός, τα γόνατά του θα περνούν πολύ κοντά από τους αγκώνες του αναβάτη, χωρίς όμως να τον ενοχλούν. Οι επιταχύνσεις είναι σβέλτες, και με τσίμπημα του συμπλέκτη το SRT θα σπκωθεί εύκολα σουζα με πρώτη, ενώ η επιτάχυνση μέχρι τα 120 χλμ/ώρα είναι σβέλτη, με τον ρυθμό κατόπιν να μειώνεται, μέχρι την τελική των 177 χλμ/ώρα που είδαμε στο κοντέρ, που αντιστοιχούν σε 167 πραγματικά χλμ/ώρα. Μάλιστα τα 160 χλμ/ώρα θα τα πιάσει σχεδόν παντού, ακόμα και με δύο άτομα, με τη μέση κατανάλωση των 6,5 λίτρων στα 100 να μεταφράζεται σε μέση αυτονομία 307 χιλιομέτρων. Οι αναρτήσεις είναι σφιχτές και δεν συμπνοθούν πολύ τις λαγκούβες -θα θέλαμε μοχλικό πίσω-, ενώ βοηθούν τον αναβάτη να διασκεδάσει δρόντως σε κάθε δρόμο με στροφές, και αυξάνουν την ενεργητική ασφάλεια παντού, με υποδειγματική σταθερότητα σε όλες τις συνθήκες. Το ωραίο είναι πως το SRT μπορεί να διακριθεί τόσο σε ρυθμούς βόλτας, όσο και σε πολύ γρήγορη οδήγηση, αφήνοντας τον αναβάτη να επιλέξει τι θέλει να κάνει κάθε στιγμή. Μικρή ένταση στην ακρί-



Υπέροχες σέλες για αναβάτη-συνεπιβάτη, που εγγυώνται άνεση ακόμα και σε πολύωρο ταξίδι

Ο γύρος του κόσμου με 550 κυβικά

Το γεγονός πως ο ανταγωνισμός κοστίζει 7 και 8 χιλιάδες ευρώ σε βασικές εκδόσεις, ενώ το SRT 550 S τιμάται στα 5.595 ευρώ με το παραπάνω απίστευτο επίπεδο εξοπλισμού, ίσως να μην έλεγε και πολλή, αν η μοτοσυκλέτα δεν ήταν τόσο καλή στην οδήγηση. Όπως έχουν τα πράγματα, το SRT 550 S είναι από τα καλύτερα μεσαία Crossover που μπορεί να αγοράσει κανείς, και να απολαύσει τόσο σε αστικές μετακινήσεις, όσο και στον γύρο του κόσμου, με τη μοτοσυκλέτα να σε διασκεδάζει και να σε ταξιδεύει σώματι και πνεύματι σε υπερθετικό βαθμό, ακόμα και στην πιο σύντομη βόλτα.

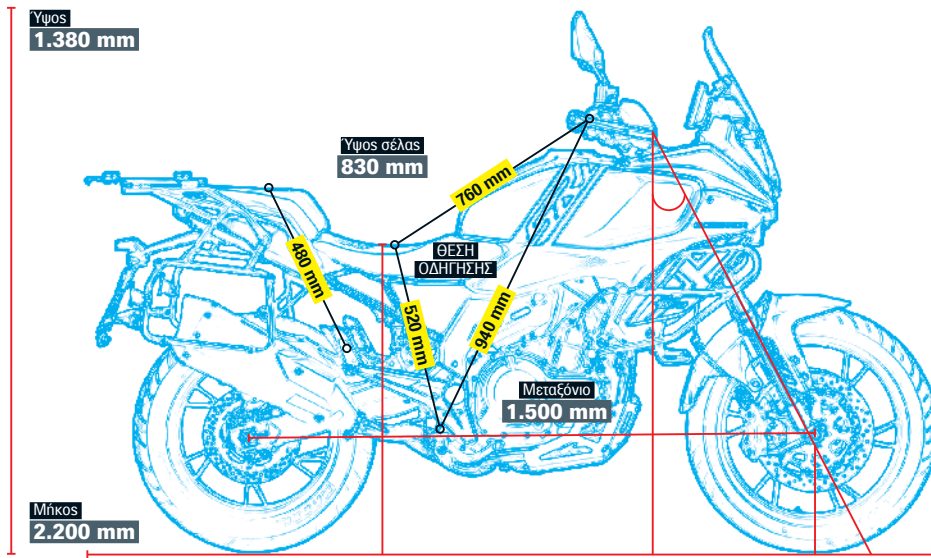
Εξαιρετικές οι ρυθμιζόμενες αναρτήσεις, πολύ καλά τα φρένα, υπολείπονται μόνο στο όριο



QJMOTOR SRT 550 S

Γκοργκόλης Α.Ε.

€ 5.595

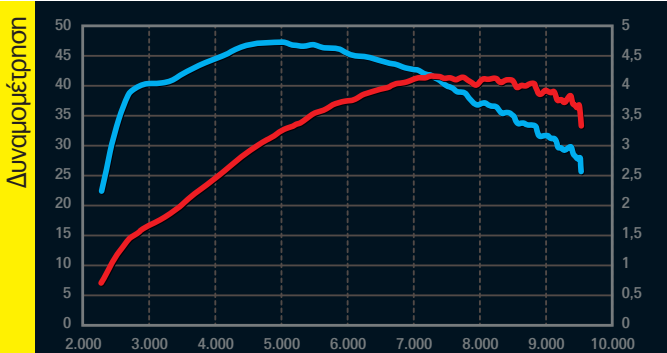


Μέτρηση Βάρους	Πίσω	222,5 kg	χωρίς καύσιμο:	Σφάλμα στοιχείων κατασκευαστή: 2,53%	Εμπρός
	51,9%		206,4 kg		48,1%

ΠΙΣΩ
ΑΝΑΡΤΗΣΗ
 Μονό αμορτισέρ χωρίς μοχλικό
Διαδρομή (mm): -
Ρυθμίσεις: Προφύριση
ΤΡΟΧΟΣ
Ζάντα: -
Ελαστικά: 150/70-17 Maxxis MaxxVenture, tubeless
ΦΡΕΝΟ
 Δίσκος 260 mm & ABS

ΕΜΠΡΟΣ
ΑΝΑΡΤΗΣΗ
 Ανεστραμμένο πιρουίνι Marzocchi
Διαδρομή/Διάμετρος (mm): - / 41 mm
Ρυθμίσεις: Απόσβεση επαναφοράς και συμπίεσης
ΤΡΟΧΟΣ
Ζάντα: -
Ελαστικά: 110/80-19 Maxxis MaxxVenture, tubeless
ΦΡΕΝΟ
 Διο δίσκοι 320 mm & ABS, τετραπίστονες ακτινικές δαγκάνες

ΟΡΓΑΝΑ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ
 Ψηφιακή, έγχρωμη TFT οθόνη 7 ιντσών με ρυθμιζόμενη φωτεινότητα και επιλογές δυο απεικονίσεων (λευκό ή μαύρο φόντο) ή επιλογή αυτόματης εναλλαγής φόντου ανάλογα με τον εξωτερικό φωτισμό. Ενδείξεις ταχύμετρου, στροφόμετρου, δείκτη βενζίνης, θερμοκρασίας κινητήρα, ταχύτητας κιβωτίου, ρολογιού, ολικού και δύο μερικών χιλιομετρτών, πίεσης και θερμοκρασίας ελαστικών, καθώς και διάφορες ενδεικτικές λυχνίες. Δίκανало ABS, Traction Control με δυνατότητα απενεργοποίησης, TPMS σύστημα ένδειξης πίεσης και θερμοκρασίας ελαστικών, LED φώτα και DRL LED λαμπτήρας, ρυθμιζόμενο πιρουίνι Marzocchi, θερμαινόμενα γκριπ, θερμαινόμενη σέλα αναβάτη, 3 θύρες φόρτισης (USB, USB-C, 12V), κάγκελα και αλουμινένια ποδιά κινητήρα, κούφτες με μεταλλικές ενισχύσεις, βάσεις για πλαινές βολιτσες και Top-Box, μονό και διπλό σταντ, αναμονή για κάμερα, συνδεσιμότητα, ελαστικά παρεμβύσματα στα μαρσιπέ που αφαιρούνται, βαλβίδες ελαστικών για εύκολη πλήρωση, αλάμ, σινιόλο



Πιο λεία, και πιο γραμμική καμπύλη ιπποδύναμης δύσκολα θα συναντήσετε, ενώ ροπή και ιππίο αποδίδονται χαμηλά, δημιουργώντας ένα πολύ ελαστικό και χρηστικό σύνολο

● Ισχύς (HP): **41,75 / 7.250**
 ● Ροπή (kg.m/rpm): **4,73 / 5.000**



Κατανάλωση l/100 km	Ελάχιστη	Μέση	Μέγιστη	Αυτονομία (km) 307
	5,9	6,5	7,2	
	Ρεζερβουάρ (l): 20,5 Ρεζέρβα (l): --			

Εξοπλισμός αναβάτη

Κράνος: **HJC**
 Μπουφάν: **Nordcode**
 Μπότες: **Forma**



ΠΛΑΙΣΙΟ
 Τύπος: Ατσάλινο, σωληνωτό
 Πλάτος (mm): 900
 Βάρος κατασκευαστή, κενή / γεμάτη (kg): - / 217
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ
 Τύπος: Τετράκρονος, δικύλινδρος εν σειρά, 2EΕΚ, 4β / Κ
Διάμετρος επί διαδρομή (mm): -
Χωρητικότητα (cc): -
Σέση συμπίεσης: -
Ισχύς (HP/rpm): 47,34 / 6.500
Ροπή (kg.m/rpm): 5,4 / 5.500
Ειδική ισχύς (HP/l): -
Τροφοδοσία: Ψεκασμός
Σύστημα εξαγωγής: 2 σε 1
Σύστημα λίπανσης: Υγρό κάρτερ
Σύστημα εκκίνησης: Μίζα

ΜΕΤΑΔΟΣΗ
 Συμπλέκτης: Υγρός, πολύδισκος, μηχανικός
Πρωτεύουσα μετάδοση / σέση: -
Τελική μετάδοση / σέση: Αλυσίδα / -
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ
Ρύθμιση βαλβίδων (km): 24.000
Αλλαγί λαδιού (km): Στα πρώτα 1.000 και μετά κάθε 12.000 ή κάθε 12 μήνες
Ποσότητα λαδιού με/χωρίς φίλτρο (l): 2,9 / 3,2
Φίλτρο λαδιού / αλλαγί (km): Στα πρώτα 1.000 και μετά κάθε 12.000

ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ		
Km/h	Sec	Μέτρα
0-50	2,15	15,77
0-100	7,18	126,92
0-150	38,86	1.323,33

ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ		
Μέτρα	Sec	km/h
0-400	14,97	134,2
0-1.000	29,94	151,1

ΕΙΚΟΝΙΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΜΑ		
Km/h	Sec	Μέτρα
80-140	13,9	462,71

ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΕΝ ΚΙΝΗΣΕΙ (sec/μέτρα)			
Km/h	4n	5n	6n
40-80	3,51/58,26	4,22/70,67	5,27/88,49
80-120	4,35/123,04	4,72/132,95	6,23/175,48

ΦΡΕΝΑΡΙΣΜΑ		
Km/h	Sec	Μέτρα
120-40	2,74	59,71

ΚΙΛΑ ΑΝΑ ΙΠΠΟ		
	Κενή	Γεμάτη
Θεωρητικά	4,47	4,58
Πραγματικά	4,94	5,32



MT TECHNOLOGY DYNOJET 250

Μόνος Χρήστος Moto Technology

Κάρσιου 22, Ν. Κόσμος, Αθήνα 116 31
 Τηλ.: 210 901 4394 info@mototechnology.gr

mototechnology.gr