



Με νέο κοστούμι και προσανατολισμό

Μετά και από την ανανέωσή της που δεν έμεινε μόνο στην υιοθέτηση της νέας σχεδιαστικής γλώσσας της QJMOTOR για τη σειρά SRT, η έκδοση 700 S επαναπροσδιορίζει τη θέση της στην γκάμα της κινέζικης εταιρείας ως crossover που δείχνει να προτιμά ακόμη περισσότερο κάθε είδους ασφάλτινη διαδρομή και βόλτα προτάσσοντας και ένα άκρως ελκυστικό επίπεδο εξοπλισμού

Ο

Μανωλιός άλλαξε αηλιά δεν έβαλε αηλιά τα ρούχα του αηλιάς ως SRT 700, τα πέταξε στα σκουπίδια και φόρεσε το νέο κοστούμι που ετοίμασε η QJMOTOR για τη σειρά, με τη νέα σχεδιαστική φιλοσοφία που έκανε ντεπούτο στο SRT 550 S, λέγοντας τις εντυπώσεις κατά τη δοκιμή του (τ. 663) με τον φιλικότερο συνοδικά χαρακτήρα του αηλιά και την άκρως συγκροτημένη εικόνα που παρουσίασε στον δρόμο προτάσσοντας αξιόλογη χρηστικότητα σε όλες τις συνθήκες, ηλιοσιότατο εξοπλισμό, προσεγμένη ποιότητα κατασκευής και συμπεριφορά που δεν περίμενες να βρεις μέχρι πρότινος σε μια μοτοσυκλέτα με τόσο προσιτή τιμή. Το SRT 700 S είναι το "ένα σκαλί πιο πάνω" σε σχέση με το "πεντέμιση" και απευθύνεται σε εκείνους που ναι μεν έχουν σκοπό να το χρησιμοποιούν ως μοτοσυκλέτα "μία για όλα" όμως θέλουν να κάνουν ακόμη περισσότερα και πιο γρήγορα ταξίδια επωφελημένοι από τον ισχυρότερο εν σειρά δικύλινδρο κινητήρα των 698 κ.εκ. και 70 ίππων και την καλύτερη προστασία από τον αέρα.

Στο ανανεωμένο SRT 700 η QJMOTOR άφησε πίσω της το adventure look του προηγούμενου μοντέλου με το πλήρως

Ικανό το τείχος προστασίας από τον αέρα που δημιουργεί η σχετικά μικρή σε μέγεθος ρυθμιζόμενη ζελατίνα και οι προστατευτικές χούφτες



ανασχεδιασμένο κοστούμι να το κάνει να ξεχωρίζει σαφώς περισσότερο από τον κινεζικό ανταγωνισμό του -χωρίς να μοιάζει με κάποια άλλη μοτοσυκλέτα εκτός Ασίας- και να το φέρνει πιο κοντά στα δεδομένα των sport-touring crossover μοντέλων. Σε γενικές γραμμές η SRT 700 S δείχνει και είναι μικρότερη σε διαστάσεις με το ψηλό φτερό... προβολίστα να έχει δώσει τη θέση του σε ένα κοντό και σαφώς πιο κομψό "ραμφάκι" και ολόκληρο το εμπρός μέρος να δείχνει πιο σύγχρονο και πιο ανάλαφρο. Αυτό που δεν άλλαξε είναι η ποιότητα κατασκευής που βρίσκεται στο ίδιο υψηλό επίπεδο σε σχέση με πριν, χωρίς ελαττώματα στη συναρμολόγηση και τη συναρμολόγηση και με προσεγμένη βαφή στα μεταλλικά αηλιά και τα πλαστικά μέρη. Τίποτα δεν τρίζει πάνω στο SRT 700 S και η αίσθηση ποιότητας εντείνεται και από τη στιβαρό-

τητα του πλαισίου και του πιρουνιού της Marzocchi με τις ευμεγέθεις πλάκες του να κρατούν τα πάντα υπό έλεγχο και τις ρυθμίσεις της ανάρτησης να "βλέπουν" ξεκάθαρα άσφαλτο.

Κοιτάζοντας σε δύο κατευθύνσεις

Ως το "S" μοντέλο με τις χυτές 17άρες ζάντες και στα δύο άκρα, η μοτοσυκλέτα της QJMOTOR δείχνει από τα πρώτα κιόλας μέτρα ότι δεν έχει κανένα σκοπό να κυνηγήσει την περιπέτεια εκτός ασφάλτου, αν και όπως όλα σχεδόν τα δίκυκλα κάτω από 250 κιλά δεν θα προβληματίσει τον αναβάτη σε στρωμένο χωματόδρομο ακόμη και φορτωμένη και δικάβαλη. Έχει όμως κάποια χαρακτηριστικά που φωνάζουν adventure και η αλήθεια είναι ότι θα μπορούσαν να λείπουν ώστε να αν. Τουλάχιστον να κρατηθούν μόνο



Η TFT οθόνη δεν προβληματίζει με την αναγνωσιμότητα των ενδείξεών της, από τις οποίες απουσιάζει ένα trip master, όπως και η ένδειξη θερμοκρασίας περιβάλλοντος

για την έκδοση SX με τους ακτινωτούς τροχούς αφού με την παρουσία τους δίνουν απαντήσεις σε ερωτήσεις που δεν θα κάνει κανείς.

Η αρχή γίνεται από τα adventure μαρσιπιά με τα υπέρ του δέοντος χοντρά και τετράγωνα ελαστικά παρεμβύσματα. Βρίσκονται πιο μπροστά από το επιθυμητό -για ασφάλτινη αηλιά και για χωματινή χρήση-, σε θέση που φέρνει στο μυαλό cruiser και το μέγεθός τους περιορίζει ακόμη περισσότερο την απόσταση από τη σχεδόν επίπεδη και πολύ ευρύχωρη σέλα, κάτι που θα δυσχεραίνει εκείνους που ξεπερνούν σε ύψος το 1,8 μ. Αν βγάλετε τα ελαστικά παρεμβύσματα θα κερδίσετε περίπου 10 χιλστ., ωστόσο θα χάσετε την προστασία από τους κραδασμούς που κάνουν την εμφάνισή τους σε αυτό το σημείο. Δεν είναι έντονοι αηλιά σε πολύωρο ταξίδι που σαφώς και περι-

λαμβάνεται στις δυνατότητες της SRT 700 S, λόγω καλής προστασίας από τον αέρα αηλιά και αυτονομίας που ξεπερνά τα 300 χιλμ., θα προκαλέσουν τη διαμαρτυρία των κάτω άκρων.

Τα μαρσιπιά τα συνοδεύουν "χωμάτων προδιαγραφών" ποδόφρενο αηλιά και επιλογές ταχυτήτων και τα δύο σχεδιασμένα για εντουρμπότα. Το πρώτο έχει "νύχι" για να το χρησιμοποιείς με άνεση στην άσφαλτο και έπειτα όταν σκλώνεσαι όρθιος να πατάς σε ολόκληρη την επιφάνεια εξίσου άνετα. Ο επιλογέας έχει μεγάλες διαδρομές για να αηλιάξεις ταχύτητες πάνω και κάτω χωρίς πρόβλημα με μπότα enduro όμως αν δεν κάνεις χώμα (στο 99% των περιπτώσεων δηλαδή με αυτή τη μοτοσυκλέτα) θα εκτιμήσεις μόνο την ελάχιστη δύναμη που χρειάζεται για να αηλιάξεις ταχύτητα και παρά την σχετική έλλειψη σαφηνείας



στο κούμπωμα δεν θα χάσεις ποτέ αηλιά. Και έπειτα έρχεται και το μεταβλητής διατομής τιμόνι που ακροβατεί και αυτό μεταξύ δύο κόσμων. Βρίσκεται ψηλά, όμως δεν είναι ίσιο και η "στριτάδικη" γωνία που κάνουν οι καρποί όταν το κρατάς κλειδώνει τους αγκώνες κοντά στα πλευρά. Αυτό δυσχαιρένει τους επιτόπιους ελιγμούς αφού δεν μπορείς να σκλώνεις ψηλά τους αγκώνες για να αξιοποιήσεις πλήρως το εξαιρετικό ζυγισμα της μοτοσυκλέτας στρίβοντας με το τιμόνι στο στοπ του. Ανάμεσα στα αυτοκίνητα δεν βοηθούν και τα κάγκελα με τα "αυτάκια" που εξέχουν αχρείαστα πολύ, ωστόσο η παρουσία τους εξασφαλίζει ότι σε στατική τουλάχιστον πτώση τίποτα δεν θα ακουμπήσει κάτω εκτός από αυτά. Με αυτές τις "cruiser" γωνίες στα γκρίπ θα είχε περισσότερο νόημα αν το τιμόνι βρισκόταν πιο χαμηλά και δεν σε έκανε

Φωτιζόμενοι οι διακόπτες και με καλή αίσθηση κατά τη χρήση τους. Τα αποκλειστικά κουμπιά για τη θερμαινόμενη σέλα και τα γκρίπ λύνουν τα χέρια του αναβάτη που δεν χρειάζεται να μπει σε μενού οθόνης για να τα ενεργοποιήσει





Βάσει προδιαγραφών το μπροστινό πακέτο ανάρτησης-φρένων θα μπορούσε να ανήκει σε οποιαδήποτε crossover μοτοσυκλέτα έως και 1.000 κ.εκ.

να νιώθεις ως έναν βαθμό σαν το αλογάκι της Παναγίας όταν προσπαθείς να στρίψεις με λίγα χιλιόμετρα. Ιδανικά θα έπρεπε να είναι πιο ίσιο και φαίνεται ότι υπάρχει χώρος στη ζελατίνα για μια τέτοια αλληγή. Σε κάθε περίπτωση μπορείς να το περιστρέψεις στα καθαλά και να βελτιώσεις ελαφρώς την κατάσταση με την όλη θέση οδήγησης να συνεισφέρει στην άνεση θυσιάζοντας όμως την αίσθηση και τον απόλυτο έλεγχο.

Δικαιοδογώντας το “S”, εκεί που δεν το περιμένεις

Καθόμουν και σκεφτόμουν το τιμόνι που θυμίζει ως έναν βαθμό εκείνο του Tuono πρώτης γενιάς και πως η γωνία που κάνει για τον έλεγχο του γκαζιού θα ήταν εκμεταλλεύσιμη σε γρήγορη οδήγηση, κάτι που δεν άργησα να το διαπιστώσω και στην πράξη. Εκεί διαπίστωσα επίσης ότι ο περιφερειακός εξοπλισμός του SRT 700 S, με τις αναρτήσεις της Marzocchi και τις ακτινικές τοποθέτησης δαγκάνες

της Brembo δεν υπάρχει μόνο για το φαίνεσθαι αλλά δουλεύει και στην πράξη και μάλιστα πολύ καλά, έχοντας αгаστή συνεργασία με το στιβαρό πλαίσιο. Με λίγα λόγια και με δεδομένη τη θέση οδήγησης που δεν προσφέρει και την καλύτερη επικοινωνία με τον εμπρός τροχό, το SRT 700 S εκπλήσσει ευχάριστα σε ορεινό στροφιλικό πολύ περισσότερο από όσο φαντάζεσαι αν έχεις κάνει μαζί του μόνο χαλαρές βόλτες. Το κεντρικό στάντ θα βάλει τα όρια στις κλίσεις αν αποφασίσεις να εμπιστευτείς τη μοτοσυκλέτα της QJMOTOR -και καλά θα κάνεις- που αηλάζει πολύ γρήγορα κατεύθυνση και αξι-οποιεί παράλληλα στο μέγιστο την πολύ καλή πρόσφυση που δίνουν τα πρώτης τοποθέτησης Pirelli Angel GT. Τα φρένα δεν προβληματίζονται με το βάρος των 230+ κιλών, το οποίο παρεμπιπτόντως ήταν μικρότερο από αυτό που ανακοινώνει η κινέζικη εταιρεία, προσφέροντας και αίσθηση εκτός από γραμμικότητα στο τράβηγμα της μανέτας, ενώ έχουν δύναμη



που μπορεί να βάλει δύσκολα στο ελαστικό της Pirelli. Παράλληλα, ο κινητήρας που έβγαλε πάνω από 60 ίππους στο δυναμόμετρο αποδίδει ψυχωμένα και ευχάριστα έχοντας καλή απόκριση στο γκάζι και μπόλικη ροπή από χαμηλά που περιορίζει τις αλληγές σχέσεων με τη μοτοσυκλέτα φορτωμένη και δικάβαλη. Υπό πίεση έχει την ευστροφία αλλά και την ηχητική υπόκρουση για να προσδώσει μια κάποια σπορ αίσθηση, ενώ η μέση κατανάλωση κρίνεται λογική για το βάρος που έχει να κινήσει.

Με τιμή πρόκληση και πλούσιο εξοπλισμό

Κοιτάζοντας την τιμή των 6.695 ευρώ δυσκολεύεσαι να πιστέψεις ότι μπορείς να αποκτήσεις στην Ελλάδα του 2025 μια μοτοσυκλέτα 700 κυβικών με επώνυμο περιφερειακά που δουλεύουν στην πράξη (δαγκάνες Brembo, ρυθμιζόμενο πιρούνι Marzocchi), πολύ καλή ποιότητα κατασκευής και ένα μοτέρ με περισσότερα από 60 άλφα στον τροχό που δουλεύει σωστά. Από τον εξοπλισμό δεν λείπει τίποτα ουσιαστικό εκτός από το traction control, ενώ υπάρχουν στάνταρ στοιχεία, όπως η θερμοιγνόμενη σέλα και τα γκριπ που θα χαρείς καθημερινά αλλά και στο ταξίδι. Το SRT 700 S έχει σαφώς περισσότερα καλά από ότι κακά και δείχνει ότι με μικρές παρεμβάσεις μπορεί να τα βάλει και αυτά στην άκρη ώστε να χαίρεσαι περισσότερο την πολύ καλή συμπεριφορά του που "έρχεται" επίσης στάνταρ για να κάνει την τιμή του πραγματικά ελκυστική. 🏍️



Μπόλικος χώρος για την σχεδόν επίπεδη σέλα του αναβάτη. Μικρόσωμος συνεπιβάτης θα αισθανθεί επίσης άνετα στη δική του, ξεχωριστή σέλα

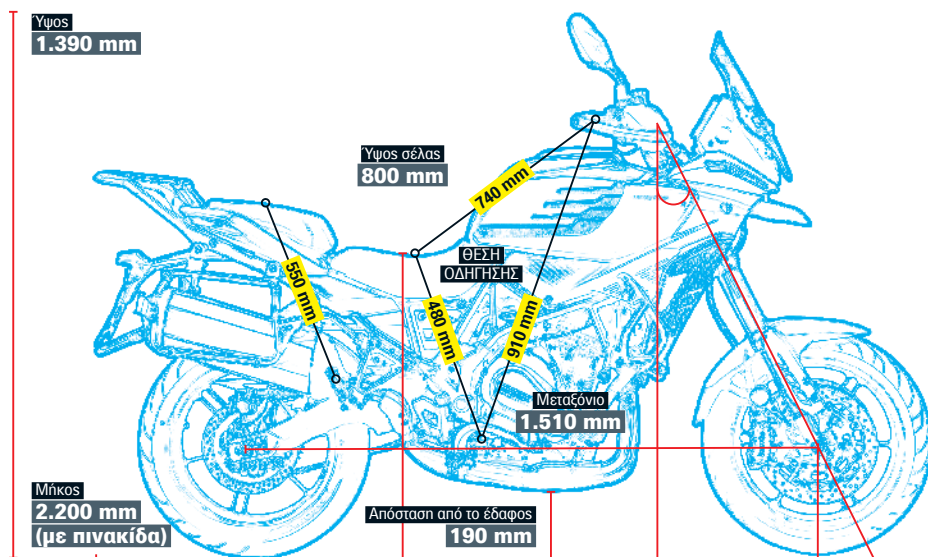
QJMOTOR SRT 700 S

Γκοργκόλης Α.Ε.

€ 6.695

Εξοπλισμός αναβάτη

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



Μέτρηση Βάρους

Πίσω
50,32%

234,10 kg

χωρίς καύσιμο: 219,67 kg

Σφάλμα στοιχείων κατασκευαστή:

-1,64%

Εμπρός
49,68%

ΠΙΣΩ

ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Μονό αμορτισέρ

Διαδρομή (mm): 145,5

Ρυθμίσεις: Προφώρτιση ελατηρίου

ΤΡΟΧΟΣ

Ζάντα: Αλουμινίου

Ελαστικά: 160/60-17 Pirelli Angel GT

ΦΡΕΝΟ

Δίσκος 260mm με δαγκάνα ενός εμβόλου Brembo και ABS

ΕΜΠΡΟΣ

ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι Marzocchi

Διαδρομή/Διάμετρος (mm): 145,5/43

Ρυθμίσεις: Προφώρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς, απόσβεση συμπίεσης

ΤΡΟΧΟΣ

Ζάντα: Αλουμινίου

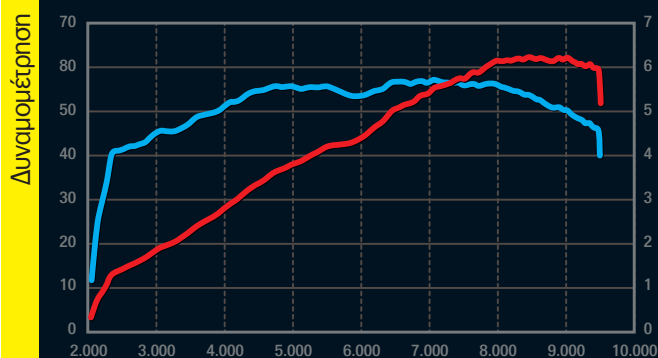
Ελαστικά: 120/70-17 Pirelli Angel GT

ΦΡΕΝΟ

Δίσκος 320mm με ακτινικές τοποθέτησης δαγκάνες τεσσάρων εμβόλων Brembo και ABS

ΟΡΓΑΝΑ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

TFT οθόνη 7 ιντσών με ρυθμιζόμενη φωτεινότητα και αισθητήρα φωτός για εναλλαγή φόντου - λευκό ή μαύρο- όπως και δυνατότητα συνδεσιμότητας με smartphone για τηλεφωνία και πλοήγηση. Αναλογικό στροφόμετρο και δείκτης στάθμης βενζίνης και θερμοκρασίας ψυκτικού, ψηφιακή ένδειξη για την πίεση των ελαστικών, δύο μερικοί χιλιόμετρους και ένας ολικός. Ενδείξεις για λειτουργία Bluetooth, φλας, μεγάλης σκάλας, αλάρμ, ABS, επιλεγμένης ταχύτητας και ώρας. Προστατευτικά κάγκελα, προστατευτικές χούφτες με αλουμινένιες μπάρες ενίσχυσης, προστατευτική ποδιά κινητήρα, ρυθμιζόμενη σε ύψος ζελatina χωρίς εργαλεία, φωτιζόμενοι διακόπτες, θύρα USB, θερμαινόμενα γκριπ, θερμαινόμενη σέλα αναβάτη, αλουμινένια σκάρα, ρυθμιζόμενες μανέτες συμπλέκτη και φρένου, κεντρικό και πλαινό σταντ



Από τις 3.900 έως και τις 9.000 σ.α.λ. η ροπή παραμένει πάνω από τα πέντε κιλά και κάνει αισθητή την παρουσία της στο άνοιγμα του γκαζιού με μεγάλη σχέση στο κιβώτιο. Η ισχύς ακολουθεί ανοδική πορεία έως και τις 8.000 σ.α.λ. για να έρθει μετά η επιπέδωση έως και τον κόφτη.

● Ισχύς (HP): **62,2 / 8.400**
● Ροπή (kg.m/rpm): **5,69 / 6.450**



ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος: Ατσάλινο χωροδικτύωμα με σωλίνες κυκλικής διατομής και αφαιρούμενο υποπλαίσιο

Πλάτος (mm): 925

Βάρος κατασκευαστή, κενή / γεμάτη (kg): 223,57 / 238

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος: Τετράχρονος, υγρόψυκτος δικύλινδρος με 2EEK και 4 β/κ

Διάμετρος επί διαδρομή (mm): 83 x 64,5

Χωρητικότητα (cc): 698

Σχέση συμπίεσης: -

Ισχύς (HP/rpm): 70 / 8.000

Ροπή (kg.m/rpm): 7,14 / 6.000

Ειδική ισχύς (HP/l): 100,3

Τροφοδοσία: Ψεκασμός Bosch

Σύστημα εξαγωγής: 2 σε 1

Σύστημα λίπανσης: Υγρό κάρτερ

Σύστημα εκκίνησης: Μίζα

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης: Υγρός, πολύδισκος περιορισμένης ολισθησης με υποβοήθηση

Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση: Γρανάζα /

Τελική μετάδοση / σχέση: Αλυσίδα, γρανάζα / -

ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

Ρύθμιση βαλβίδων (km): Κάθε 36.000 χλμ.

Αλλαγή λαδιού (km): Κάθε 12.000 χλμ. ή κάθε 12 μήνες

Ποσότητα λαδιού με/χωρίς φίλτρο (l): 2,7/2,3

Φίλτρο λαδιού / αλλαγή (km): Στα 1.000 και κάθε 12.000

ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ

Km/h	Sec	Μέτρα
0-50	2,02	12,92
0-100	5,02	77,90
0-150	12,18	336,06

ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ

Μέτρα	Sec	Km/h
0-400	13,68	154,9
0-1.000	26,60	173,2

ΕΙΚΟΝΙΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΜΑ

Km/h	Sec	Μέτρα
80-140	6,56	210,16

ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΕΝ ΚΙΝΗΣΕΙ (sec/μέτρα)

Km/h	4n	5n	6n
40-80	3,33/54,85	-/-	-/-
80-120	3,67/103,57	3,84/107,77	4,15/116,51
120-160	-/-	9,07/363,57	7,71/308,69

ΦΡΕΝΑΡΙΣΜΑ

Km/h	Sec	Μέτρα
120-40	2,5	55,67

ΚΙΛΑ ΑΝΑ ΙΠΠΟ

	Κενή	Γεμάτη
Θεωρητικά	3,19	3,4
Πραγματικά	3,53	3,76

Το MOTO γεμίζει με

EKO PREMIUM 98

MT TECHNOLOGY DYNOJET 250

Μόνος Χρήστος
Moto Technology

Κάρπου 22, Ν. Κόσμος, Αθήνα 116 31

Τηλ.: 210 901 4394 info@mototechnology.gr

mototechnology.gr