

QJMotor SRT 600 SX, Super Test: Ανανεώνοντας ένα ήδη δυνατό πακέτο

21/11/2025, Κείμενο: Θάνος Κυλάφης, Φωτογραφίες: Οδυσσέας Σολωμού

Ακτινικές δαγκάνες της Brembo και προβολείς ομίχλης έρχονται να προστεθούν στο ανανεωμένο QJMotor SRT 600 SX

*Κυβισμός: 554 cc * Ιπποδύναμη: 48 ίπποι, στις 6.500 rpm * Τελική (πραγματική): 170 km/h

*Βάρος: 217 Kg (γεμάτη) * Τιμή: 5.695 ευρώ (Νοέμβριος '25)

Όταν η QJMotor παρουσίασε το SRT 550 S, επρόκειτο για μια... αποκάλυψη. Ουσιαστικά η εταιρία τράβηξε μια κόκκινη γραμμή σε σχέση με το προηγούμενο μοντέλο που αντικαθιστούσε, τόσο εμφανισιακά όσο και σαν φιλοσοφία. Πιο μαζεμένο, σημαντικά ελαφρύτερο, με σαφώς ανώτερη ποιότητα και με Traction Control, το νέο μοντέλο έκανε αμέσως την διαφορά. Τώρα η QJMotor έκανε το επόμενο βήμα, με μικρές αλλαγές και ένα “βάπτισμα” σε SRT 600 SX.

Στην ελληνική μοτοσυκλετιστική κοινότητα, πολλοί συνεχίζουν να αμφισβητούν την άνοδο των κινεζικών μοτοσυκλετών, προσπαθώντας να την αποδώσουν στον πλούσιο εξοπλισμό τους και στην χαμηλή τιμή τους σε σχέση με τον εξοπλισμό.



Ωστόσο, η πραγματικότητα είναι πιο σύνθετη: **κάτω από τον όντως εντυπωσιακό εξοπλισμό υπάρχει συνεχής εξέλιξη και βελτίωση**, με τις μοτοσυκλέτες που βγαίνουν από τα κινέζικα εργοστάσια να είναι όλο και πιο ολοκληρωμένες.

Το QJMotor SRT 600 SX **αντιπροσωπεύει ακριβώς αυτή την εξέλιξη** και αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα ενός σύγχρονου μοντέλου “πρώτης γραμμής” που δεν έχει κάτι να ζηλέψει.

Αισθητικά, η QJMotor έχει αρχίσει να χαράσσει τη δική της γραμμή, η οποία **διαφοροποιεί το νέο SRT 600 SX από τον ανταγωνισμό**.



Η μοτοσυκλέτα της QJMotor έχει πιο μαζεμένο όγκο στα πλαϊνά, με το ντεπόζιτο να επιμηκύνεται προς τα πίσω και προς τα κάτω, ενώ η απουσία φτερού ή πτερυγίου μπροστά είναι χαρακτηριστική και η SRT 600 SX είναι **από τις λίγες μοτοσυκλέτες στην κατηγορία που το υιοθετούν**.

Κάτω από το αρκετά μινιμαλιστικό πρόσωπο, με ελάχιστα πλαστικά, βρίσκεται ο **γνωστός, δίκυλινδρος εν σειρά κινητήρας των 554cc**, με στρόφαλο στις 270°, ο οποίος εξόπλιζε ήδη το SRT 550S.



Παρά την εμπορική αλλαγή του ονόματος του μοντέλου, δεν έχουμε αλλαγές στον κινητήρα, ο οποίος συνεχίζει να αποδίδει **48 ίππους στις 6.500 rpm και 53 Nm ροπής στις 5.500 rpm**, μένοντας στα όρια της A2 κατηγορίας.

Εξοπλίζεται με Traction Control (το SRT 550S ήταν η πρώτη μοτοσυκλέτα της QJMOTOR στην οποία είδαμε σύστημα ελέγχου πρόσφυσης) και συνεργάζεται με εξατάχυτο κιβώτιο.

Οι αναρτήσεις – όπως σχεδόν σε όλα τα μοντέλα της QJMOTOR – προέρχονται από την Marzocchi, η οποία εξοπλίζει την SRT 600 SX με ένα **ανεστραμμένο, πλήρως ρυθμιζόμενο πιρούνι 41mm**, με διαδρομή 145mm και μονοσόκ αμορτισέρ με δυνατότητα ρύθμισης της προφόρτισης ελατηρίου και της απόσβεσης συμπίεσης.



MOTORBIKE

Στα φρένα έχουμε την επόμενη διαφορά σε σχέση με την SRT 550S, καθώς **εδώ είναι η Brembo που εφοδιάζει την SRT 600 SX με τετραπίστονες ακτινικές δαγκάνες** που πιάνουν σε δύο δίσκους 320mm μπροστά και σε έναν δίσκο 260mm πίσω.

Οι ακτινωτές ζάντες με διαστάσεις 19" μπροστά και 17" πίσω, δείχνουν τον προσανατολισμό του μοντέλου, **το οποίο κινείται με ίδια άνεση σε άσφαλτο και χωματόδρομους**, με ελαστικά Metzeler Tourance, διαστάσεων 110/80 και 150/70 αντίστοιχα.



Ο εξοπλισμός της μοτοσυκλέτας **είναι πλήρης και πολύ ανώτερος από τον μέσο όρο** της κατηγορίας και της τιμής στην οποία διατίθεται η μοτοσυκλέτα: χούφτες με αλουμινένιες βάσεις, προστατευτικά πλαϊνά κάγκελα, βάσεις για βαλίτσες και top case, full LED φωτιστικά σώματα με ενσωματωμένα DRL, αλουμινένια ποδιά κινητήρα, κεντρικό σταντ, **θερμαινόμενα γκριπ και σέλα με τρία επίπεδα ρύθμισης**, ρυθμιζόμενες μανέτες, θύρες φόρτισης USB και 12V, έγχρωμη TFT οθόνη με πλήθος ενδείξεων, συνδεσιμότητα Bluetooth και mirroring, **ακτινικές δαγκάνες μπροστά**, αλουμινένιο ψαλίδι, **ρυθμιζόμενες αναρτήσεις της Marzocchi** και φωτιζόμενοι διακόπτες.



Η ποιότητα κατασκευής εντυπωσιάζει, ειδικά σε αυτήν την κατηγορία τιμής, που φτάνει ελάχιστα πάνω από τις 5.500 ευρώ, με συναρμογή, υλικά και βαφή να θυμίζουν ακριβότερα σύνολα.

Η μοτοσυκλέτα διατίθεται σε τρεις χρωματικούς συνδυασμούς: το διακριτικό μαύρο με ασημένιες πινελιές, το πρωτότυπο καφέ/μπεζ της άμμου που ήταν και η μοτοσυκλέτα δοκιμής και το μεταλλικό μπλε/γαλάζιο .

Η τιμή του QJMotor SRT 600 SX ξεκινά από **5.695 ευρώ**, καθιστώντας το πιο προσιτό στην αγορά για την κατηγορία A2.

Στο Δρόμο – Η ώρα της δοκιμής

Ανεβαίνοντας στη σέλα του QJMotor SRT 600 SX αποκτάς αμέσως μια εικόνα για το πώς έχει στηθεί η μοτοσυκλέτα γύρω από τον αναβάτη: η θέση οδήγησης είναι χαλαρή, χωρίς να χάνει το στοιχείο του ελέγχου, και η συνολική εργονομία δείχνει ότι έχει γίνει προσεκτική δουλειά.



Το εργονομικό τρίγωνο σέλας, τιμονιού και μαρσπιέ είναι ορθά μελετημένο, με τα τελευταία να έχουν και λαστιχένια καλύμματα, τα οποία βοηθούν και στην οδήγηση Off-Road αλλά και μηδενίζουν τους – έτσι και αλλιώς ανεπαίσθητους – κραδασμούς του κινητήρα.

Με ύψος σέλας **στα 830 χιλιοστά**, ο αναβάτης νιώθει ότι «κάθεται μέσα» στη μοτοσυκλέτα και όχι πάνω της, αν και οι αναβάτες των πιο χαμηλών αναστημάτων ίσως δυσκολευτούν λίγο παραπάνω.

Το τιμόνι, αλουμινένιο και μεταβλητής διατομής, βρίσκεται αρκετά ψηλά και προσφέρει άνετο άνοιγμα χεριών, **όπως και έναν πολύ καλό μοχλό** για τον χειρισμό της μοτοσυκλέτας.



Η σέλα του αναβάτη έχει σωστό σχήμα, αρκετό πλάτος και αντιολισθητική επένδυση, **αν και θα μπορούσε να διαθέτει λίγο περισσότερο αφρώδες**, κάτι που θα βοηθούσε στην πολύωρη χρήση.

Πίσω της, η ανεξάρτητη σέλα του συνεπιβάτη βρίσκεται σε ελαφρώς υπερυψωμένο επίπεδο, **λειτουργώντας ταυτόχρονα ως φυσική στήριξη για την μέση του οδηγού**, με τις διαστάσεις της όμως να είναι ελαφρώς μικρότερες και το αφρώδες της λίγο σκληρότερο από ότι θα θέλαμε.



Το πακέτο άνεσης συμπληρώνεται από τα θερμαινόμενα γκριπ και τη θερμαινόμενη σέλα, με τρία επίπεδα λειτουργίας.

Είναι πραγματικά αποτελεσματικά και ενεργοποιούνται μέσω των κουμπιών στα άκρα του τιμονιού – μια ευκολία που θα εκτιμήσει ο αναβάτης στους χειμερινούς μήνες.

Η ζελατίνα είναι μικρή και διακριτική – συμπληρώνει ωραία την εικόνα του QJMOTOR SRT 600 SX και είναι επαρκής για την κίνηση με μικρές ταχύτητες στην πόλη.



Από εκεί και πέρα, για τα ταξίδια καλό θα ήταν ο αναβάτης να στραφεί σε After Market λύσεις, ενώ με τον ανταγωνισμό να κινείται πλήρως προς τα εκεί και την ίδια την QJMotor να πρωτοστατεί στο εξοπλιστικό κομμάτι **θα περίμενε κανείς να είναι και ρυθμιζόμενη.**

Βάζοντας μπροστά την QJMotor SRT 600 SX, ο δικύλινδρος εν σειρά ξυπνά **με έναν τρόπο που σε προϊδεάζει για το τι ακολουθεί.**



Η εκκίνηση και η λειτουργία του κινητήρα είναι ήσυχη, χωρίς μεταλλικούς θορύβους ή δυσάρεστους τριγμούς – κάτι που αποκαλύπτει από νωρίς το επίπεδο φροντίδας στη ρύθμιση και την κατασκευή του μοτέρ.

Ο ήχος που προκύπτει από το καλαίσθητο τελικό θυμίζει περισσότερο μοτοσυκλέτα μεγαλύτερης κατηγορίας παρά A2.

Είναι βαθύς, γεμάτος, με χαρακτήρα που οφείλεται ξεκάθαρα στον στρόφαλο των 270 μοιρών, δίνοντας ρυθμό και παλμό πιο κοντά σε V-Twin παρά στον τυπικό παράλληλο δικύλινδρο.

Στην πράξη, ο κινητήρας αποδεικνύεται εξαιρετικά ευχάριστος σε κάθε σενάριο.



Τραβάει καθαρά από χαμηλά, γεμίζει πλούσια στη μεσαία περιοχή και συνεχίζει να ανεβάζει στροφές με ζωντάνια εκεί όπου αρκετοί αντίστοιχοι κινητήρες αρχίζουν να «τα παρατάνε».

Ο ψεκασμός είναι τόσο ομαλός και ραφινάρισμένος, που η μοτοσυκλέτα δείχνει να έχει πάντα διαθέσιμη ροπή χωρίς τσακίσματα ή δισταγμούς στο άνοιγμα του γκαζιού.

Παρότι αποδίδει τυπικά 48 ίππους στις 6.500 rpm και 53 Nm στις 5.500 rpm, η αίσθηση στο δρόμο είναι πιο έντονη – σαν να κρύβει μερικά επιπλέον άλογα.



Ο τρόπος που ανεβάζει στροφές και η άμεση πρόσβαση στη ροπή δίνουν έναν χαρακτήρα ζωηρό, πρόθυμο και πιο... “μεγάλο” από αυτόν που μεφανίζεται στα χαρτιά.

Η μετάδοση υποστηρίζει ιδανικά τον χαρακτήρα αυτό.

Ο συμπλέκτης είναι ελαφρύς, σχεδόν βουτυρένιος, και το κιβώτιο έχει μαλακές αλλαγές χωρίς θορύβους ή σκληρή αίσθηση.

Οι ταχύτητες απλώνονται λογικά και στρωτά, χωρίς να νιώθεις πουθενά ότι υστερεί, μέχρι και την τελική ταχύτητα που αγγίζει τα 170 χλμ./ώρα.



Όλα αυτά συνοδεύονται από μια κατανάλωση που παραμένει σταθερά σε ρεαλιστικά πλαίσια.

Σε μεικτές συνθήκες, κυμαίνεται μεταξύ **5,7 και 6,9 λίτρων/100 χλμ**, τιμές που επιτρέπουν στο μεγάλο ντεπόζιτο των 20,5 λίτρων να προσφέρει **πραγματική αυτονομία λίγο πάνω από τα 300 χιλιόμετρα**.

Το επιμήκες αλουμινένιο ψαλίδι αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα εξέλιξης σε σχέση με το προηγούμενο μοντέλο (το πρώτο SRT 550), που φορούσε πιο ογκώδες και λιγότερο καλαίσθητο σωληνωτό ψαλίδι και ήταν μια από τις αναβαθμίσεις που **κατάφεραν να ρίξουν το βάρος της SRT 550 S (και συνεπαγωγικά και της SRT 600 SX) κατά 18 κιλά σε σχέση με την προκάτοχό της!**



Μπορεί ακόμα η SRT 600 SX να μην κινείται στο κάτω άκρο της κατηγορίας όσον αφορά το βάρος (καθώς φτάνει στα 217 κιλά), όμως η κατανομή τους και η βελτιωμένη εργονομία κάνουν την μοτοσυκλέτα της QJMOTOR να φαντάζει αισθητά ελαφρύτερη πάνω στο δρόμο και να είναι παραπάνω από πρόθυμη σε αλλαγές κατευθύνσεων.

Σε στενούς δρόμους ή στην καθημερινή κυκλοφορία, το ψηλό τιμόνι περνά πάνω από τους καθρέφτες των αυτοκινήτων, ενώ το μεγάλο κόψιμο του τιμονιού την κάνει να μην κολλάει πουθενά στην κίνηση.

Από την άλλη, το μεταξόνιο των 1.500mm, σε συνδυασμό με το μακρύ ψαλίδι που προαναφέρθηκε, κάνουν την QJMOTOR SRT 600 SX να είναι σταθερότατη, ακόμα και όταν τα χιλιόμετρα ανεβαίνουν.

Στον τομέα των αναρτήσεων, η μοτοσυκλέτα παρουσιάζει ένα σύνολο που αποδίδει καλύτερα από το αναμενόμενο για την κατηγορία.



Το ρυθμιζόμενο πιρούνι της Marzocchi, με καλάμια 41 mm, **προσφέρει δυνατότητα πραγματικών αλλαγών στη συμπεριφορά του**, και το πίσω αμορτισέρ συνεργάζεται αρμονικά μαζί του.

Η ανατροφοδότηση που προσφέρουν στον αναβάτη είναι πολύ καλή, “δηλώνοντάς” του πάντα που ακριβώς βρίσκεται ο μπροστινός του τροχός, ενώ στα φρένα, οι δύο εμπρός δίσκοι των 320 mm με τις ακτινικές δαγκάνες και τα τετραπλά τακάκια **εντυπωσιάζουν ως προς τη δύναμη και την αίσθηση που παρέχουν**.

Η απόδοσή τους τοποθετεί το SRT πάνω από τον μέσο όρο της κατηγορίας – **και αποτελεί φυσικά και βελτίωση σε σχέση με το SRT 550 S** – ενώ το πίσω φρένο –είναι αποτελεσματικό και εύχρηστο.



Το ABS λειτουργεί υποδειγματικά μπροστά, ενώ πίσω τείνει να ενεργοποιείται κάπως νωρίς, χωρίς όμως να ενοχλεί στην καθημερινή χρήση.

Όσο για το ταξίδι, θα λέγαμε ότι το SRT είναι ικανό, άνετο και οικονομικό, με μοναδικές παραχωρήσεις την **ελαφρώς σκληρή σέλα** και την **ανάγκη για ψηλότερη ζελατίνα** από τη στοκ. Βγαίνοντας εκτός δρόμου, το SRT 600 SX μπορεί να κινηθεί πολύ ικανοποιητικά, αρκεί να υπάρχει σεβασμός στους περιορισμούς του.



Οι διαδρομές των αναρτήσεων και τα ασφάλτινα Maxxis ελαστικά δείχνουν ότι οι εκτός δρόμου φιλοδοξίες του μοντέλου είναι συγκεκριμένες: **καλοπατημένοι χωματόδρομοι, όχι κάτι πιο απαιτητικό.**

Βέβαια η ύπαρξη αλουμινένιας ποδιάς και ταυτόχρονα ικανής απόστασης από το έδαφος, μαζί με το μεγάλο τιμόνι και την δυνατότητα απενεργοποίησης του Traction Control **δείχνουν ότι η QJMotor δεν παραμέλησε το κομμάτι χώμα**, στο οποίο το SRT 600 SX θα υπερκαλύψει τις ανάγκες του μέσου αναβάτη που **εννιά στις δέκα φορές** θα περάσει όντως από βατούς, ομαλούς χωματόδρομους.

Συμπέρασμα – Η ώρα της κρίσης

Με την πληθώρα νέων μοντέλων που εμφανίζονται κάθε χρόνο (απλά δείτε τι έγινε πριν λίγες μέρες στην EICMA), **λίγα καταφέρνουν να δημιουργήσουν πραγματική αίσθηση στην αγορά.**

Το QJMotor SRT 600 SX ίσως, σε μερικά χρόνια από τώρα, χαθεί μέσα στη ροή της ιστορίας ως μία από τις πολλές προτάσεις της εποχής του, **στο σήμερα όμως στέκει με αξιώσεις στην ελληνική αγορά.**



Η ποιότητα κατασκευής, ο εξοπλισμός και η συνολική αίσθηση που αποκομίζει ο αναβάτης ξεπερνούν αυτό που πολλοί θα περίμεναν από μια κινεζική πρόταση της κατηγορίας.

Παράλληλα, η τιμή της παραμένει χαμηλή, κάτι που της δίνει έναν ιδιαίτερο ρόλο σε μια περίοδο όπου το κόστος εισόδου στην αγορά των μεσαίων κυβικών έχει ανέβει σημαντικά. Το σημαντικό είναι πως απευθύνεται σε ένα ευρύ φάσμα αναβατών χωρίς να δημιουργεί την εντύπωση ότι απευθύνεται στους «λίγους».

Η προσιτή τιμή του, ο fun to ride χαρακτήρας του και η ευκολία οδήγησης το κάνουν σίγουρα μια μοτοσυκλέτα που μπορεί να ξεφύγει και να ξεχωρίσει από το σύνολο.



Κλείνοντας, να θυμήσουμε ότι το SRT 550 S αποτέλεσε τομή για την QJMOTOR, κάτι που εύκολα μπορεί να αντιληφθεί όποιος έχει οδηγήσει προηγούμενα και επόμενα μοντέλα της.

Στην ίδια φιλοσοφία (αφού ουσιαστικά μιλάμε για την ίδια μοτοσυκλέτα, με δαγκάνες Brembo και περισσότερους προβολείς) κινείται και το SRT 600 SX το οποίο **έρχεται** ως μια ακόμα πιο ώριμη και ολοκληρωμένη πρόταση στην A2 Touring/ Adventure κατηγορία.

Περισσότερες πληροφορίες: qjmotor.gr



Θετικά στοιχεία

- Σχέση ποιότητας/ εξοπλισμού – τιμής
- Λειτουργία κινητήρα, ροπή
- Απόδοση φρένων και αναρτήσεων

Χρειάζεται βελτίωση

- Μικρή ζελατίνα
- Βάρος
- Σέλα συνεπιβάτη (και λίγο σκληρή σέλα αναβάτη)

Λεπτομέρειες & Παρατηρήσεις

- Η αλυσίδα είναι αυτολιπαινόμενη και φτιαγμένη από την DID!
- Μεγάλο είναι το άκρο του λεβιέ ταχυτήτων, υποχρεώνοντας το αριστερό πόδι να ανοίγει προς τα έξω
- Μεγάλη αναβάθμιση οι δαγκάνες από την Brembo, με την απόδοση των φρένων να είναι καλή ήδη από το προηγούμενο μοντέλο
- Οι διακόπτες στο τιμόνι είναι μεγάλοι και εύχρηστοι με απλές, “ξεκάθαρες” λειτουργίες
- Η ύπαρξη σχάρας και βάσεων για πλαϊνές βαλίτσες στο στάνταρ εξοπλισμό απλοποιεί κατά πολύ τις διαδικασίες (και τα κόστη) για τριβάλτισο
- Ιδιαίτερα αραιά διαστήματα συντήρησης δίνει η QJ για το SRT 600 SX, δηλαδή αλλαγές λαδιών κάθε 12.000 χιλιόμετρα και ρύθμιση βαλβίδων κάθε 24.000 χιλιόμετρα!