

ΒΟΥΤΙΑ ΣΤΑ ΒΑΘΙΑ

Η πρώτη μοτοσυκλέτα της νεοαφιχθείσας QJMOTOR που δοκιμάζουμε στην Ελλάδα βουτά με αυτοπεποίθηση στα βαθιά μιας απαιτητικής κατηγορίας.

Δοκιμή: Σπύρος Τσαντήλας
Φωτογραφίες: Τάκης Μανιάτης



ΔΟΚΙΜΗ / QJMOTOR SRK700

Η πρώτη επαφή με μια νέα εταιρεία, μοτοσυκλέτα της οποίας δεν είχα ξανακαβαλήσει ποτέ ως τώρα, έχει εκ προοιμίου μια συναρπαστική συνιστώσα. Ακόμη κι αν ο χαρακτηρισμός “νέα” αφορά μόνο την πορεία της στην Ευρώπη, καθώς πίσω από τη νέα άφιξη κρύβεται μια εταιρεία που ιδρύθηκε το 1985.

Η QJMOTOR δραστηριοποιείται κάτω από την πανίσχυρη ομπρέλα του ομίλου Zhejiang Geely Holding Group, ο οποίος περιλαμβάνει γνωστές μάρκες αυτοκινήτων όπως οι Volvo και Lotus, ενώ από το 2020 είναι συνέταιρος της Mercedes-Benz στη Smart, κατασκευάζοντας τη νέα ηλεκτρική γενιά των μικρών αυτοκινήτων πόλης σε ένα ολοκαίνουργιο εργοστάσιο στην πόλη Zhejiang της Κίνας όπου εδρεύει.

Με την πλάτη αυτού του πολύ δυνατού ομίλου, η QJMOTOR κάνει τώρα την απόβασή της στις ευρωπαϊκές αγορές με μια γκάμα σύγχρονων μοτοσυκλετών που έχουν σχεδιαστεί στοχεύοντας σοφά σε κάποιες από τις πιο δημοφιλείς κατηγορίες της αγοράς.

Σε ολόκληρη την οικογένεια των SRK η QJMOTOR υιοθετεί μια σιλουέτα με επιθετικές, σύγχρονες γραμμές, ένα μοτίβο που αποδεικνύεται ιδιαίτερα δημοφιλές και στο περιβάλλον του ανταγωνισμού του SRK700, σε μοντέλα όπως λ.χ. τα Honda Hornet 750 και Kawasaki Z650.

Στη θέση οδήγησης το πρώτο που προσέχω είναι η κλειστή γωνία στα γόνατά μου, καθώς το ύψος της σέλας στα 800 χιλιοστά είναι φιλικό για κάθε ανάστημα και τα μαρσπιέ έρχονται λίγο πίσω και κάπως ψηλά. Το σύνολο προδιαθέτει για σπορτίφ οδήγηση με το καλημέρα και συμπληρώνεται ταιριαστά με το ίδιο τιμόνι που σε φέρνει σε μια αρχοντική και λίγο, καθόλου ενοχλητικά, σκυφτή στάση.

Οφείλω να ομολογήσω πως τα 1.82 μέτρα μου αρχικά ένιωθαν λίγο στριμωγμένα με αφορμή αποκλειστικά και μόνο τη γωνία των γονάτων, αλλά αυτή η αίσθηση δεν κράτησε πέρα από την τρίτη μέρα με το SRK700, όπου πια όλα φάνταζαν οικεία και άνετα. Ο δικύλινδρος κινητήρας των 698 κυβικών εκατοστών έρχεται σε λειτουργία με ωραίο, γεμάτο ήχο και χωρίς



ΔΟΚΙΜΗ / QJMOTOR SRK700

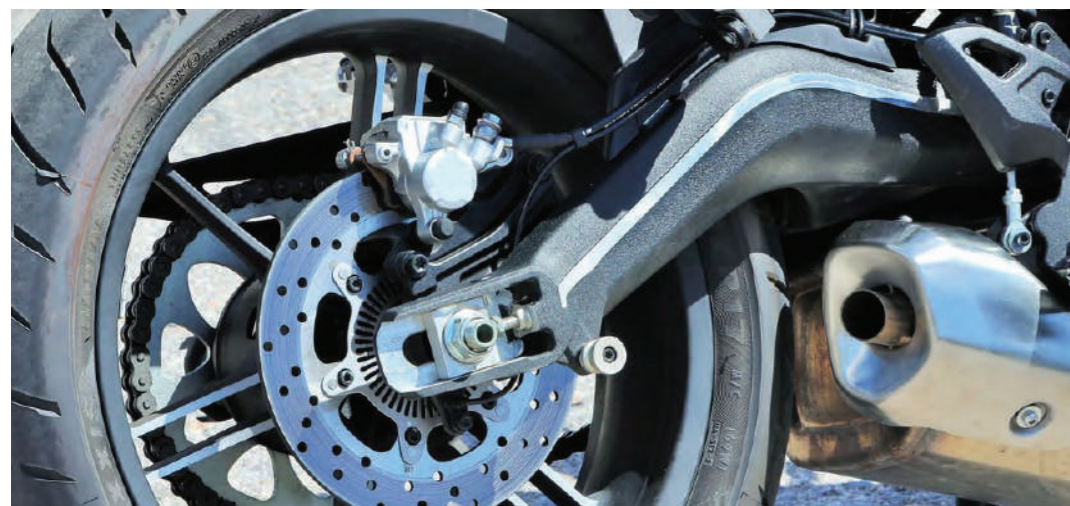
ενοχλητικούς κραδασμούς, ενώ δείχνει το ποιόν του από τα πρώτα μέτρα. Αν έπρεπε να το περιγράψω σε μια πρόταση, αυτή θα ήταν “λαστιχένιες χαμηλομεσαίες και λυσσασμένες ψηλές”. Με σχεδόν επτά χιλιογραμμόμετρα να κορυφώνονται ουσιαστικά στις μεσαίες (6,000 rpm), η καμπύλη ροπής είναι γεμάτη παντού και φαινόμενα όπως σκορτσάρισμα και τρύπες απόδοσης εδώ δεν υφίστανται.

Ο κινητήρας τραβά καθαρά από πολύ χαμηλά, σηκώνει μία σχέση πάνω στο κιβώτιο ζητώντας ελάχιστη συνδρομή από τον συμπλέκτη και δεν αργεί να μπει στα χωράφια της διασκέδασης, καθώς από τις 4,000 και πάνω αρχίζει να αγριεύει, πασπαλίζοντας την ελαστικότητα με δόσεις καθαρόαιμης λύσσας.

Στην περιοχή από τις 5,000 ως τις 8,000 rpm ο δίκυλινδρος της QJMOTOR λατρεύει να στροφάρει και βγάζει γούστα χωρίς μάλιστα να χρειάζεται καν να ξεζουμίσεις το γκάζι. Βέβαια, η έκδηλη χαρά αυτού του κινητήρα από τις μεσαίες και πάνω είναι ένας πειρασμός που δύσκολα θα καταφέρεις να αγνοήσεις, έτσι τις περισσότερες φορές που βρέθηκα σε γρήγορο στροφιλικί με το SRK700 το σύνθημα αποτέλεσμα ήταν 3η, 4η και 5η να κοφτάρουν (λίγο πάνω από τις 9,000) πριν προλάβω να ανεβάσω σχέση.

Η δύναμη δεν του λείπει σε τέτοιες διαδρομές και ο ροπάτος κινητήρας του βρίσκεται στον φυσικό του χώρο, εκεί που μπορεί να στροφάρει με την ψυχή του.

Οι αναρτήσεις του απέδωσαν σωστά σε όλες τις περιπτώσεις και αυτό είναι ιδιαίτερα ευχάριστο δοθέντος πως μόνη διαθέσιμη ρύθμιση είναι η προφόρτιση του πίσω ελατηρίου. Ως έρχονται εργοστασιακώς στημένες έχουν καλές υδραυλικές αποσβέσεις για να υποστηρίξουν επιθετική οδήγηση, διατηρώντας ένα επίπεδο ενδοτικότητας για να μην γίνονται



ΔΟΚΙΜΗ / QJMOTOR SRK700

δύστροπες στις αργές κακοτεχνίες που συχνά είναι οι δρόμοι της πόλης.

Το γεγονός πως το αμορτισέρ μερικές φορές αντιδρά λίγο “ξερά” στις λακκούβες και λοιπές εκπλήξεις των δρόμων μας το θεωρώ παράσημο, είναι μια ένδειξη πως μια μικρή δόση άνεσης θυσιάστηκε συνειδητά προς όφελος της δυναμικής συμπεριφοράς.

Σε μια φιδίσια ορεινή ανάβαση όμως το SRK700 νιώθει σπίτι του και βγάζει την καλύτερη πλευρά του. Το πλαίσιο είναι καλά στημένο και ζυγισμένο, γεννώντας μια αίσθηση συμπαγή και ελαφριά, σε μια μοτοσυκλέτα που έτσι κι αλλιώς, στα 196 κιλά με όλα τα υγρά της, βαριά δεν τη λες.

Ξεκινώντας λοιπόν από αυτή τη στέρεη βάση, το SRK συνεχίζει με τις καλές αναρτήσεις που προανέφερα και κλείνει κύκλο με ένα επίσης δυνατό σύστημα πέδησης. Οι ακτινικές τετραπίστονες μπροστά έχουν όλα τα στοιχεία που πρέπει: δύναμη, προσδευτικότητα και επικοινωνία, η ισχύς τους είναι επαρκής για να σταματήσει τη μοτοσυκλέτα, ενώ στο χέρι έχεις τη δυνατότητα να ασκήσεις αυτήν την πίεση με ακρίβεια – έτσι περιγράφεται ένα σωστό φρένο.

Όλα τα παραπάνω είναι απαραίτητα για να τιθασεύσουν τον κινητήρα όταν βρει χώρο να ξεσαλώσει, σε ένα σύνολο που στρίβει αβίαστα, κάθεται στην κλίση του με σιγουριά, διορθώνει αρκετά εύκολα τη γραμμή του και έχει τσαγανό για θεαματική έξοδο από τη στροφή.

Αυτά καλύπτουν τη спорτίφ πλευρά του SRK700, ωστόσο στην πόλη που δε μπορούμε να στρίβουμε χουφτώνοντας το γκάζι με τρίτη στις 6,000 ο ίδιος ατακτούλης κινητήρας δείχνει ένα άλλο πρόσωπο.

Επιστρέφοντας στις χαμηλομεσαίες στροφές, στον πασατέμπο της αστικής καθημερινότητας, ο δίκυλινδρος μετατρέπεται σε ένα εύχρηστο ελαστικό εργαλείο που δεν έχει καμιά αντίρρηση να οδηγηθεί χαλαρά, με μία σχέση πάνω σε μια ελεγγεία short shifting.

Διατηρώντας σταθερό γκάζι σε χαμηλές στροφές αναδεικνύει μια μικρή νευρικότητα στον ψεκασμό που δεν επιδρά στην οδήγηση, απλώς γεννά μια ελαφριά αίσθηση αρρυθμίας που εξαφανίζεται όσο ανεβαίνουν οι στροφές, ενώ ως συνολική εικόνα ο ψεκασμός της Bosch είναι ακριβέστατος.

Η μέση κατανάλωση του SRK700 κυμάνθηκε μεταξύ 6 και 6.5 λίτρων ανά 100 χιλιόμετρα, ωστόσο μπορεί εύκολα να ανέβει λίγο ψηλότερα



Η πρώτη αυτή εμπειρία μας με το SRK700 ήταν γοητευτική, η μοτοσυκλέτα της QJMOTOR είναι ό,τι ακριβώς δείχνει, χωρίς περιττά φτιασίδια και κενές υποσχέσεις



ΔΟΚΙΜΗ / QJMOTOR SRK700



όταν απελευθερώνεις τον κινητήρα να κάνει αυτό που του αρέσει, να ξεσαλώνει σε ψηλές στροφές.

Η πρώτη αυτή εμπειρία μας με το SRK700 ήταν γοητευτική, η μοτοσυκλέτα της QJMOTOR είναι ό,τι ακριβώς δείχνει, χωρίς περιττά φτιασίδια και κενές υποσχέσεις. Από επιλογή το SRK είναι σπαρτιάτικα εξοπλισμένο, με προσοχή στα βασικά και απαραίτητα να είναι στο επίπεδο που πρέπει. Η βάση του είναι παραδοσιακότατη, για παράδειγμα διατηρεί ακόμη συρματοσχοίνα (ντίζες) στη γκαζιέρα, γεγονός που συνάδει απόλυτα με το ηλεκτρονικό του οπλοστάσιο, δηλαδή το εξαιρετικό δικάναλο ABS της Bosch 9.1MB και τίποτε άλλο.

Η QJMOTOR δεν φόρτωσε ούτε ηλεκτρονικές σουίτες ασφαλείας και συνδεσιμότητας, ούτε quick shifter και μονόδρομο συμπλέκτη, δεν έχει θερμαινόμενες πολυτέλειες ούτε Bluetooth πλοήγηση. Έχει γκάτζι, συμπλέκτη, κιβώτιο και φρένο, έναν κινητήρα που λατρεύει να ξεσαλώνει και να διεγείρει τον αναβάτη του, αλλά και το πακέτο για να στηρίξει τα

παραπάνω. Χρειάζεται κάτι άλλο;

Από τα παραπάνω γίνεται σαφές πως στόχευση της QJMOTOR ήταν η ανταγωνιστική τιμολόγηση, κάτι που σε μεγάλο βαθμό το καταφέρνει. Στα παρά ένα τάληρο επτά χιλιάρικα, το SRK700 βρίσκεται από λίγο ως αρκετά κάτω από τη συντριπτική πλειοψηφία της κατηγορίας του. Λιγοστές μοτοσυκλέτες μπορούν να κοντράρουν ευθέως την τιμή του, με βασικότερους ανταγωνιστές τα 700CL-X και 650NK της CFMOTO.

Ασχέτως ανταγωνισμού πάντως, το SRK700 έκανε ιδιαίτερα θερμή τη γνωριμία μου με την QJMOTOR, όντας μια μοτοσυκλέτα που δε στερείται καθημερινής πρακτικότητας, έχει όμως μια σπιρτόζικη πλευρά που απλά τρώγεται να βγει στην επιφάνεια σε κάθε ευκαιρία. Είναι ευχάριστο και ευκολοδήγητο μα μπορεί να σε ξεσηκώσει σε μια στιγμή, έχει δηλαδή αυτή τη γλυκιά, καλοδεχούμενη παράνοια που είναι απαραίτητη σε κάθε μοτοσυκλέτα που επιχειρεί να ισορροπήσει σπορ χαρακτήρα με καθημερινή ευχρηστία.