



細部にまでこだわった上質さと滑らかな走りが光る!

QJ モーターのクルーザー・SRV シリーズのトップモデルとなるのがこのSRV400VS。独創的なフォークガードが醸し出すインパクトのあるフロントマスクや、各部のフィニッシュの上質さが際立つ注目モデルだ。その走りを早速試乗検証してみよう。

PHOTO: 赤松 孝 TEXT: 太田安治、本誌編集部
問い合わせ: QJモータージャパン TEL: 092-405-3000
<https://qjmotor.co.jp/>



車格的にはホンダのレブル500とほぼ同サイズだが、丸みを帯びたタンクや、押し出し感のあるフロントフォークカバーなどの効果もあり、迫力と個性はクラスを超えたものを備えている。撮影車両はつやありのブラック。各所に配置されたゴールドのストライプが高級感を醸し出す。

COLOR VARIATIONS

カラーバリエーションはブラック(写真左)、マットブラック(写真右)の2色をラインアップ。



質感の高いフィニッシュと
しっとりとした乗り味が魅力

1985年設立のQJモーターは50ccから1200ccまで多彩な車種をラインアップし、現在は中国国内市場における250cc以上のプレミアムクラスで販売台数ナンバーワンというトップブランドに成長している。

同社のクルーザーシリーズが「SRV」で、250に続いて日本上陸を果たしたのは400VS。インパクトあるデザインの前フォークカバーやタンクからリアフェンダーにかけての優美なボディラインと右2本出しマフラー、ファットな前後16インチタイヤが特徴で、その存在感は中型モデルらしくらぬ堂々としたもの。1方装備重量は184kgで取り回しがしやすく、734mmのシート高で小柄なライダーでも安心して乗れる。

冷却フィンを備えた水冷Vツインエンジンはボア60mm・ストローク68mm。試乗前は低中回転域でドコドコという鼓動と共に粘り強さを発揮する特性かと想像していたが、回転フィーリングはロングストローク設定とは思えないほどスムーズ。2000回転域から2500ccクラスでは味わえない力強さを発揮し、中回転域を超えても回転上昇は鈍らない。9000回転域で介入するレブリミッターがなければ1万1000回転域まで伸びそうな勢いで、ネイキッドスポーツに積んでもいいのでは、と思うほどだ。

2000〜9000回転域までフレキシブルに使える特性で、タイトターンの続く峠道でもせわしくシフトチェンジする必要がなく、2〜3速で走り切れる。後輪駆動はベルトドライブで、低回転で粘らせるように扱ってもチェーンのようにガシガシ跳らないことも上質な走行フィールに貢献している。ハンドリングはクルーザーらしく直進

SPECIFICATIONS

全長×全幅×全高	2210×830×1100mm
ホイールベース	1520mm
最低地上高/シート高	160mm/700mm
車両重量	184kg
エンジン形式	水冷4ストDOHC4バルブV型2気筒
総排気量	385cc
ボア×ストローク	60×68mm
圧縮比	11.8
最高出力	25.0kW(34PS)/8000rpm
最大トルク	35Nm(3.7kg-m)/5000rpm
燃料タンク容量	16L
変速機形式	6速/リターン
キャスト角/トレール量	NA/NA
ブレーキ形式(前・後)	Φ300mmディスク・Φ240mmディスク
タイヤサイズ(前・後)	130/90-16・150/80-16

安定性重視だが、フロント16インチということもあって、向き変えの反応が遅い、タイトターンでフロントタイヤの舵角が付き過ぎる...といったクルーザー特有のクセはない。旋回力が高いとは言えないものの、素直に向きを変えてくれるから、左右に素早く切り返すようなコーナーでもリズムを乱さずにクリアでき、バンク角も十分に確保されている。

乗り心地の良さも大きなポイントのひとつ。ほとんどのクルーザーはフロントフォークが寝ていて、リアサスペンションのストロークも短めなので衝撃吸収性に物足りなさを覚えることが多いが、このSRV400VSのデイメンションはネイキッドに近く、路面からの衝撃を車体全体でバランス良く吸収してくれる。これが突き上げ感の少ない、しっとりとした乗り心地を生んでいる。

2025-2026 BRAND-NEW MODEL

QJ MOTOR SRV400VS

77万8000円

RIDING POSITION



身長：176cm

体重：62kg

フォワードステップだが、ステップの位置が絶妙で、加減速やコーナリング時の踏ん張りも効く。エアクリナーボックスが右側に張り出しているので右足は外側に開くが、シート高が低いので足つき性は良好だ。



後輪の駆動方式はベルトドライブ。静粛性に優れるほか、シフトショックもやわらげてくれ、しっとりとした走行フィールに貢献してくれる。リアショックはツインタイプ。



美しい切削加工が施されたホイールを採用。フロントフォークは倒立で、ブレーキキャリパーは4ポットと、スポーティな構成となる。タイヤはCST製の16インチ。



ブラックの遮熱板で覆われたエキゾーストパイプは2-1集合タイプで、サイレンサーはオーソドックスな丸型の2本出し。サウンドはまろやかな音質で、マシンキャラにも合ったもの。



Vツインエンジンは水冷の385cc・DOHC4バルブで、最高出力は34PS。トルクが非常に豊かな仕様で、振動も控えめでスムーズ。滑らかなフィーリングが高級感を醸し出す。



車体左側、タンク下にはUSB電源ポートを2連で装備。上段がUSB-A、下段がUSB-Cタイプで、防水キャップも完備。スマートフォンなどアクセサリへの電源供給に便利だ。



シート形状はホールド性の高いもので、タンデムシートは小ぶりながら座面を広めにとったフラットなものを採用。タンデムシート前端にはQJモーターのロゴも入る。



ワイドなデザインのリアフェンダーは質感の高いスチール製。テールランプはオーバルデザインのLEDで、ナンバーステーとの一体型。リアウインカーもフロント同様LED。



センターに角形の3連LEDユニットを配し、左右にポジションランプをレイアウトしたユニークなヘッドライトユニット。前後のウインカーはオーソドックスな丸形形状のLEDだ。

SRV400VSは「バイカーズパラダイス南箱根」でレンタル車両として運用が開始されており、1時間税込3300円でレンタル試乗可能。気になる人はぜひ試乗を薦める。



メーターはカラー表示のLCD。丸形1眼タイプだが、スピードのほかにもタコメーター、ギアポジション、燃料計、トリップなどを表示可能で、非常に多機能な仕様となっている。



ハンドルバーはブラック仕上げのフラットタイプ。トップブリッジから跳めのライザーを介してマウントされており、ポジションもリラックスしたものを可能にしている。

AMTの完成度の高さに衝撃! 楽しさと優しさを兼ね備えた 爽快クルーザー!

250ccクラスでは新車で買える数少ないVツインクルーザー、QJモーターのSRV250にクラッチレスモデルの「A」が追加された。革新的なトランスミッション・AMTを搭載し、スクーター感覚で気軽に楽しめる利便性と爽快な走りを両立した話題の1台だ。

PHOTO: 赤松 孝 TEXT: 太田安治、本誌編集部
問い合わせ: QJモータージャパン TEL: 092-405-3000
<https://qjmotor.co.jp/>

QJ MOTOR SRV250A

69万8000円



COLOR VARIATIONS

カラーバリエーションはマットブラック(写真左)、マットグレー(写真中)、マットホワイト(写真右)の3色をラインアップ。



巧みなクラッチ制御で
意のままに楽しめる!

イージードライブが魅力のスクーターは、ほぼ全車種がVベルト無段変速のオートマチックトランスミッション(AT)を採用している。ただ、Vベルト変速は、構造上エンジン回転数の変化と実際の加減速にタイムラグが出るためダイレクト感に欠ける。

そんな中、最近ではマニュアルトランスミッションをベースに、アクチュエーターでシフトチェンジを制御するAMT(オートメイト・マニュアル・トランスミッション)が増えてきた。とはいえ、現在こうしたAMTを採用しているのは中々大排気量車を中心。軽二輪区分のSRV250Aに採用されたことは大きなトピックといえるだろう。

ベースモデルは先に発売されているSRV250。外装パーツにいくつか違いはあるが、前16/後15インチの太いタイヤを履くボバースタイルの車体にVツインエンジンを搭載する構成は同じ。凝縮感のあるルックスで250ccクラスとは思えない貴族がある。

AMTはSRV250の6速マニュアルミッションをベースに、クラッチの断続とシフトのアップ/ダウンを自動化したものの、クラッチレバーを持たないのがAT限定免許で乗れ、シフトペダルもない。リアブレーキはハンドル左側のレバー操作なので、足はステップに乗せているだけでいい。操縦感覚はスクーターとほぼ同じだ。

走り出した瞬間に感じたのがクラッチ制御の巧みさ。自動制御クラッチはとかく繋がり方が唐突で、ゼロ発進や極低速での旋回に気を使うものが多いが、SRV250Aはスクーターのようにジワリと動き出す。さらにリアブレーキを左手で操作できるので、濡れた路面でのUターンのような状況なら、右足を出したまま微妙に速度を

調整能できる。

ATモードのシフトアップ/ダウンはスロットル開度やエンジン回転数などをECUが判断して自動的に行なう。全開加速では8000回転まで引つ張ってシフトアップするので加速は強力。ハンドル左にあるスイッチでMTモードを選択できるほか、ATモード中でも任意にマニュアルシフトすることもでき、下り坂やグラインドコーナーでエンジンブレーキを効かせられるのも大きい。マニュアルシフトとリアブレーキを駆使した走りは爽快で、タイトな峠道も全く苦にならない。

前後タイヤが太いこともあってハンドリングはどっしりしていて、接地感もしっかり伝わってくる。落ち着いた操縦性と2気筒ゆえの振動の少なさでロングツーリングも快適だが、ギア比がシフト(加速型)なので高速道路の120km/h区間は厳しめ。快適に楽しめる速度レンジは80km/h付近だ。

車両区分と価格帯からみて、最も近いライバルはホンダのレブル250Eクラッチになるだろう。ただし、レブルは単気筒エンジンで、EクラッチであってもAT免許では乗れない。全体の高級感と装備の充実度もSRVに優位性がある。かつての中国車のイメージを完全に払拭した完成度の高さだ。

SPECIFICATIONS

全長×全幅×全高	2110×850×1100mm
ホイールベース	1400mm
最低地上高/シート高	160mm/700mm
車両重量	167kg
エンジン形式	水冷4ストOHV2バルブV型2気筒
総排気量	249cc
ボア×ストローク	58×47.2mm
圧縮比	NA
最高出力	20.5kW(27.9BHP)/9000rpm
最大トルク	23Nm(2.5kg-m)/8000rpm
燃料タンク容量	13.5L
変速機形式	AMT
キャスト角/トレール量	NA/NA
ブレーキ形式(前・後)	φ280mmディスク・φ240mmディスク
タイヤサイズ(前・後)	120/80-16・150/80-15

RIDING POSITION 身長：176cm 体重：62kg



シート高は足つき性の良さに定評のあるレブル250より10mm高いだけの700mm。前寄りのステップは一般的なベグではなくボードタイプで、足を置く位置の自由度も高い。座り心地のいいシートは長時間走行でも尻が痛くなりくい。



ビーナッツタンクを備えた精悍なスタイリングはベースモデルのSRV250と同様。ボディカラーは3色をラインアップする。ちなみにSRV250は「バイカーズパラダイス南箱根」で1時間税込3300円でレンタル試乗可能だが、このSRV250Aも追加になる予定だ。



ブラックアウトされた右2本出しのサイレンサーはテーパー状のエンドピースを持つスポーティなデザイン。リアサスペンションはイニシャル調整可能な2本ショックを採用。



フロントフォークは倒立、ブレーキキャリパーも4ポットを採用し、足まわりのパーツはスポーツモデルにも負けない豪華なもの。タイヤはCST製のものを標準装着する。



AMTは既存のマニュアル6速ミッションにアクチュエーターを組み合わせ、発進、変速、停止までのクラッチの断続を自動制御するもの。アクチュエーターは非常にコンパクト。



エンジンはベースのSRV250と同じく水冷のSOHCVツイン。パワーは20.5kW(約27.8PS)と、このクラスのクルーザーとしては強力。これにAMTミッションを組み合わせる。



左スイッチボックスにはD/Mモード切り換えボタンやシフトアップ/ダウンスイッチを装備。右スイッチボックスにはハザードスイッチやトラコンのスイッチが備わる。



ライダースシートは肉厚で快適だが、シート高は700mmに抑えられており、足つき性も良好。タンデムシートは小ぶりながらフラットな座面で実用性も高い。



テールランプ、ウインカーはともにLEDを採用。テールランプユニットは特徴的な縦型デザインのレンズを採用しており、SRV250ならではの個性を出している。



中央にQJモーターのロゴをあしらったブリッジを持つ、丸目のヘッドライトはLED式。左右のLEDウインカーは丸型のクリアレンズを採用したクラシカルなフォルム。



チェンジペダルとリアブレーキペダルを持たないため、フットボード式を採用する左右のステップは広々としたもの。足を置くスペースの自由度も高い。



円形ナセルに収まるカラーLCDメーターは機能も多彩。スピード、タコ表示のほか、トラコンやAMTの変速モード、ギアポジション、燃料計などを表示可能。