

Hyosung GT 650 R



GT 650 R
najuvjerljivije
izgleda gledano
sprijeda

PIŠE: MARKO GUZINA
SNIMAJU: KREŠIMIR PRAŠNIČKI I MARKO GUZINA

Postoji trenutak u životu kada ljudi osjete potrebu za "pravim" motociklom, a pod tim mislimo na stroj nešto ozbiljnijih performansi, koji će moći pružiti užitke za kojima većina nas žudi. Nekima će se ova potreba javiti nakon što su već ispekli znanat na slabijim motociklima, a neki će se na taj korak odlučiti "iz vedra neba". Bez obzira na motive i povode za odluku o kupnji motocikla, u Lijepoj našoj je neosporno i cijena jedan od bitnih faktora. Već tu možemo prepoznati jedan od aduta kojima će Hyosung GT 650 R nesumnjivo privući mnoge: cijena ispod 50.000 kn. Vjerojatno ima onih koji će sličnu svotu radije izbrojati za rabljeni motocikl, ali u tom slučaju postoji mogućnost da budete prevareni (osim ako rabljeni motocikl kupujete od lokalnog župnika). Kao jedan od rijetkih "ozbiljnih" motocikala za koje valja izdvojiti manje od okruglih 50.000 kn Hyosung se čini kao dobra alternativa rabljenom vozilu, ako ništa drugo, onda zato jer dolazi s garancijom.

Specifična kombinacija

Za cijenu smo rekli da je prednost, ali što je s izgledom? Čini nam se da će se GT nekome sviđjeti, a nekome ne, jer izgleda u najmanju ruku specifično. Prednja maska s okomito postavljanim prednjim svjetlom djeluje moderno, kao i dva usisa koji nemaju drugu svrhu nego vizualno unaprijediti motocikl. Ako i ne izgleda moderno, onda barem ne podsjeća previše na uradke renomiranih proizvođača. Od opisane maske se prema nazad, odnosno dolje, pružaju bočni oklopi, koji ne donose nikakvu vizualnu ili funkcionalnu revoluciju, ali zbog dubokih ispusta toplog zraka iz hladnjaka izgledaju atraktivno. U skladu s modom, pokazivači smjera imaju prozirne leće, a kako ih sada koriste gotovo svi, više i nisu toliko zanimljivi kao kada su se tek počeli pojavljivati.

CIJENA
47.567 KN

Napokon

Iako je u ponudi na stranim tržištima već neko vrijeme, ovaj Koreanac je napokon i u nas dobio dostojnog zastupnika, što znači da ćemo pristupačne Hyosung motocikle vidati češće, odnosno, uopće. Za početak možemo reći da se u slučaju modela GT 650 R radi o puno motocikla za razumnu cijenu, pa će nekima on biti vrhunac motociklističke karijere, dok će drugima biti ulaznica u svijet motocikala ozbiljnijih performansi



među nama

Iako je ovjes neusklađen,
na kvalitetnoj podlozi
omogućuje brzu vožnju





Retrovizori svojim ne pretjerano maštovitim izgledom pomalo prigušuju zanimljiv izgled prednje maske, a s unutarnje strane nevelikog vjetrobrana smjestili su se kontrolni instrumenti. E, sada, kako obzirno reći da kompaktni instrumenti djeluju kao da su bili moderni ranih osamdesetih i da su od tada bili u zamrzivaču, da bi sada uskrsnuli? Dakle, jednostavni okrugli analogni obrtomjer je nešto što nam gotovo nedostaje u moru raznovidnih pokušaja originalnosti, ali zeleni LCD u nama buđi nostalgiju. Podsjeća nas na dane naše mladosti kada je ZX Spectrum bio vrhunsko računalo, a sada sveprisutna osobna računala su bila tek iskra u oku zanesenih štrebera koji su danas među najbogatijim ljudima na svijetu. I dok izgledom spada u retro kič, spomenuti LCD nudi obilje informacija u kompaktnim dimenzijama. Brzinu, količinu goriva i temperaturu agregata lako je očitati, brojač kilometara je jasno vidljiv, ali problem predstavljaju sitni kontrolni simboli postavljeni uz gornji rub. Simbol za prazan hod je prepoznatljiv, jedini plavi simbol za duga svjetla je teško vidljiv, a sitne indikacije pokazivača smjera su nam često promakle, pa smo zaboravljali gasiti pokazivače. Prekidači na upravljaču prepoznatljivog su izgleda i rasporeda kakav dijele mnogi japanski proizvođači, a u oko upada masivni gornji trokut prednjeg ovjesa. Uz malo mašte i truda njegovi tvorci su mogli načiniti remek djelo industrijskog dizajna, ali ovako se radi samo o velikom praznom platnu koje spremno čeka neminovne dorade.

Iznad cijevi okvira smjestio se spremnik goriva, koji nije posebno maštovit, ali je funkcionalan, a na njega se nadovezuje sjedalo sportskog oblika presvučeno sjajnim materijalom kojeg možemo okarakterizirati kao "demode". Ako smo prednji kraj pohvalili zbog originalnosti, stražnje oplata sa stop svjetlom već su videne na japanskim motociklima s početka devedesetih godina. Nije to ništa loše, ali Hyosung bi zacijelo bio znatno atraktivniji

motocikl da je i taj element vizualno barem malo "začinjen", a isto možemo reći i za posve jednostavan ispušni sustav. Stražnja vilica malog presjeka nije impresivna, ali zato dojam uvelike popravljaju oslonci za noge vozača, koji su između ostalog i podesivi u više položaja, a tu su i oku ugodni naplatci od lakog lijeva. Za izgled Hyosunga GT 650 R možemo zaključiti da je poput meksičkog umaka od avokada, koji vam se možda od prve neće svidjeti, ali ako mu date priliku, postat će vam ukusan.

Teorija i praksa

Teorija kaže da agregat koji koristi Hyosung ima maglovitu poveznicu sa Suzuki V-2 agregatom, provjerenim i dokazanim u mnogim modelima, ali to je samo teorija, a što se prakse tiče, nemamo iskustva, pa ne znamo reći hoće li i u Hyosung produkciji srčani V-2 zaslužiti hvala. Što se okvira tiče, daleko od toga da se radi o kopiji Suzukijevog modela SV, jer umjesto aluminija Hyosung koristi čelične cijevi, ali vizualno se radi o vrlo sličnom elementu. S nabrojanim i prestaju sličnosti između objekta ovog našeg testa i Suzuki proizvoda. Kako smo već rekli, dvocilindrični, tekućinom hlađeni agregat zapreminom mjeri 647 ccm, kao rezultat provrta 81,5 te hoda od 62 milimetra. Omjer kompresije iznosi 11,6:1, a za razvod se brinu po dvije bregaste osovine u svakoj glavi te četiri ventila po cilindru. Za pripremu gorive smjese Hyosung je opremljen sustavom elektronskog ubrizgavanja, a paljenje je zadatak elektronskog paljenja. Proizvođač deklarira respektabilnu snagu od 81 KS pri 9.250 okr/min te zakretni moment od 67 Nm pri 7.250 okr/min. Kako Koreanci nisu odlučili mijenjati ono što je provjereno i dokazano, mjenjač ima 6 stupnjeva prijenosa, a spojka više lamela u uljnoj kupci, kako smo i navikli, dok je završni prijenos riješen lancem. Prednji ovjes čini izokrenuta vilica koju je moguće podešavati, a prednje kočnice koriste

dva diska promjera 300 milimetara te dvoklipna kočiona kliješta. Straga se nalazi već spomenuta "mršava" čelična vilica s jednim amortizerom koji je moguće podešavati u prednaprezanju, a za kočnice je tu disk promjera 230 milimetara. Hyosung deklarirano teži 208 kilograma, a ta težina počiva na prednjoj gumi dimenzija 120/60-17 te stražnjoj

Gornji trokut prednjeg ovjesa je poput praznog platna koje čeka dorade



Analogni obrtomjer je za pohvalu dok nas LCD podsjeća na neka davna vremena



Prekidači su poznatog oblika

Hyosung je motocikl koji će mnoge privući, ali ne sve. Dojam kviri jednostavan ispušni sustav, a popravljaju ga podesivi oslonci za noge



koja mjeri 160/60-17. Međuosovinski razmak, koji iznosi 1.435 milimetara, smješta GT 650 R u zlatnu sredinu i zapravo je vrijednost koja je slična kod većine motocikala koji nisu niti ekstremno kompaktni, niti posebno "razvučeni". Slično je i sa zapreminom spremnika goriva od 17 litara, što možda ne djeluje puno, ali uzmemo li u obzir da

na otvorenoj cesti Hyosung pokazuje umjerenu žed s potrošnjom od 4,5 litara na 100 km, više je nego dovoljno za putovanja.

U svemu dobar, ni u čemu odličan

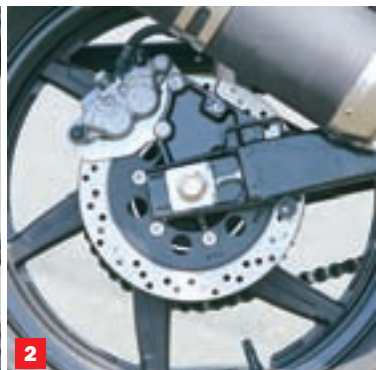
Hyosung GT 650 R je jedan sasvim "u redu" motocikl i nemamo nekih groznih zamjerki, ali

isto tako možemo reći da baš ništa na njemu nije 100%. Zapravo, razmišljajući kako opisati doživljaj korištenja ovog motocikla došli smo do spoznaje da se zapravo radi o "novom polovnom" motociklu. Upravo ovako djeluje neki japanski motocikl s više desetaka tisuća prijeđenih kilometara, pa iako sve funkcionira kako treba, ništa ne djeluje "u punoj formi". Sada, nakon što smo iscrpili sve te fraze pod navodnicima, možemo opisati o čemu točno je riječ.

Prvo što smo primjetili kada smo sjeli na GT svakako je bio prilično agresivan položaj za upravljačem. Iako bi se ovakav motocikl možda bolje snašao u neakvoj sportsko-turističkoj ulozi, ako je suditi po niskim i prilično dalekim ručkama upravljača, radi se o čistokrvnom sportašu. Kasnije se pokazalo da ostale komponente ne slijede ovakvo svrstavanje, ali o tom potom. Nakon zakretanja ključa slatko smo se nasmijali već opisanim instrumentima, a zatim lako pokrenuli agregat. Kada je hladan, V-2 nevoljko prima gas i nešto je teže krenuti, ali već nakon desetak sekundi stvari dolaze na svoje, pa vožnja može početi. Sljedeće što primjećujemo je prilično grub mjenjač, koji je trom prilikom spore vožnje, a s rastom okretaja radi sve bolje, da bi najbolje od sebe dao kada ga se zaista tjera. Kada smo već kod mjenjača, valja spomenuti da nam se nije svidio raspored prva dva stupnja prijenosa. Naime, prva brzina je kratka, pa ubrzo valja prebaciti u drugu, koja je pak duga. U vožnji otvorenom cestom ovo je nešto što se i ne primje-

Položaj za upravljačem je prilično razvučen što znači da ne treba očekivati udobnost na putovanjima





(1) Prednji diskovi promjera 300 mm na papiru obećaju puno, ali u primjeni podbacuju
(2) Stražnja kočnica često škripi pa ne uljeva povjerenje
(3) V-2 agregat navodno vuče korjene iz Suzuki SV modela



čuje jer se gotovo nikada ne spuštamo ispod druge, ali stani-kreni prometovanje kroz grad je zbog ove osobine prilično naporno. Ovaj hendikep dodatno je naglašen činjenicom da V-2 agregat s pridruženim prijenosom prilično grubo reagira na potpuno zatvaranje gasa, pogotovo pri nižim okretajima i u nižim brzinama koje su svojstvene vožnji kroz grad. Ne znači to da je Hyosung posve neprimjeren vožnji u gradu, samo valja znati da se u opisanim uvjetima ne snalazi najbolje. Kada se maknemo iz grada i ubrzamo tempo, počinjemo primjećivati druge stvari, a pored već spomenutog da mjenjač pri jačem tempu bolje radi, postaje jasno koliko malo zaštite od vjetra Hyosung nudi. Naime, maleni i polegnuti vjetrobran ne pruža neku spomena vrijednu zaštitu, pogotovo u uspravnom položaju, ali zato ne stvara niti turbulenciju, što je pozitivno. Dakle, ukoliko želite juriti, ili budite spremni na izloženost vjetru ili se potrudite čim bolje sakriti iza vjetrobrana, koliko god umjerenih dimenzija bio. Kad govorimo o jurnjavi, valja spomenuti dvije

stvari, od kojih je prva krajnja brzina. Za GT 650 R je objavljena krajnja brzina od 219 km/h, što je zapravo realno, pogotovo ako pretpostavimo da brzinomjer ne laže. Do kojih 180 km/h Hyosung će doći lako, a sve brzine preko toga zahtjevaju ravnu dionicu, te ponešto strpljenja. Kada brzinomjer ispiše brojku 200, svaka daljnja ubrznja ovise o tome koliko ste vješti u poprimanju aerodinamičnog oblika na motociklu. Druga stvar koja je neposredno vezana uz visoke brzine svakako je kočenje, a to je aspekt u kojem je GT 650 R manjkav. Kočnice kojima ovaj motocikl raspolaže na papiru ne izgledaju loše, ali u praksi su se plasi-

rale ispod razine koja bi odgovarala performansama motocikla. Osim same snage kočenja, koja nam se nije učinila dostatnom, tu je i osjećaj nepovjerenja koji se stječe zbog povremene škripe, poglavito stražnjeg diska. Vjerujemo da bi određeni zahtvati poput ugradnje opletenih kočionih crijeva i zamjene disk pločica znatno popravili situaciju, ali ostaje činjenica da su se tvorcima ovog motocikla mogli malo više potruditi na ovom bitnom polju. Ako ipak prihvatimo sve kakvo jest, možemo ipak uživati u vožnji, jer uz razumnu snagu dolaze i očekivane performanse. To znači da po svojoj prilici s ovim motociklom nećete pobjediti u utrci ubrzanja ako



Prednje svjetlo je moderno, a atraktivni usisnici zraka imaju samo estetsku ulogu



Stražnji kraj podsjeća na japanske motocikle od prije 15 godina

Ukoliko ste spremni na neke kompromise GT 650 R će vam pružiti puno zabave



se suprotstavite sportskom motociklu zapremine 600 ili više ccm, ali isto tako vas nitko neće niti posve deplasirati. Ovaj motocikl nije zvijer koja će vas preplašiti svojom snagom ili njezinim ispoljavanjem, ali kada agregat dođe do kojih 5.000, nastavlja odlučno vući dalje i tako vrlo linearno prema crvenom polju na obrtomjeru. Kratka prva brzina brzo dolazi do kraja, ali odlučno otvaranje gasa u drugoj ili trećoj brzini rezultirat će žustrim i uzbudljivim ubrzanjima, kao po mjeri za početnike. Ubrzanje će biti uvjerljivo i izazvat će lučenje adrenalina, a istovremeno ni u kom trenutku Hyosung neće biti izvan kontrole, što je posebno bitno za neiskusne motocikliste. Ostaje nam još ponešto napisati o ovjesu. Kao i kod kočnica, vjerujemo da su na tom polju Hyosungovi inženjeri pomalo "zabušavali": prednji ovjes je na ovom motociklu mekan, a stražnji vrlo tvrd, kratkog hoda. Ova neusklađenost znači da će vas prilikom brzog nailaska na izbočine stražnji ovjes pokušati

izbaciti iz sjedala, koje nije baš debelo podstavljeno. Još jedna pojava koja je rezultat neusklađenog ogibljenja je "plivanje" po zavojima, jer motocikl na svaku, i najmanju neravninu u nagibu različito reagira prednjim i zadnjim krajem. Ova pojava zapravo i nije neugodna, čak i daje šarma vožnji, ponajprije zato što ni u kom trenutku ne zalazi u sferu opasnog, jer GT u svakom trenutku ostaje posve upravljiv. Zanimljivo je da na zatvorenoj stazi s kvalitetnom podlogom kakva je ona u Novom Marofu Hyosung ne pokazuje ovu osobinu, pa je vožnja zabavna, ali nedovoljno jake kočnice znače da valja početi usporavati pravovremeno, dosta prije zavoja.

Kako poslovice kaže

Nismo jednom napisali i vjerojatno ćemo opet napisati: "Koliko novaca, toliko muzike". Hyosung GT 650 R je motocikl koji će vam "u lipu" ponuditi točno onoliko koliko ste ga platili. Ni u kom

trenutku se nećete osjećati kao da ste svog ljubimca na dva kotača preplatili, ali isto tako pojedini nedostaci neće dozvoliti da se osjećate kao da ste "opljačkali" trgovca. Kada sve zbrojimo i oduzmemo, radi se o zanimljivom motociklu zadovoljavajućih performansi i osobina. To znači da će se na njemu odlučno snaći vozači s iskustvom na manjim motociklima i kao takvi će biti i više nego zadovoljni raspoloživom snagom, ubrzanjima i međububrzanjima. Novopridošlice u svijet motocikala će ponudjenim zasigurno biti impresionirani, jer Hyosung GT 650 R može pružiti iskustvo velikog motocikla, ali valja biti pažljiv i ostaviti si dovoljno prostora za zaustavljanje. Ako pogledamo realno, tko je jednom posjedovao neki jači i brži motocikl vjerojatno neće niti razmišljati o ovom modelu, a zasigurno neće niti biti impresioniran onime što GT nudi. Nas je pomalo začudila činjenica da ovaj motocikl ni sam nije siguran što želi biti, pa je položajem tijela i tvrdim sjedalom sportski moto-

Oznaka R u imenu više se odnosi na vizualnu komponentu nego na performanse



TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četvertakti
Promjer x hod: 81,5 x 62 mm
Obujam: 647 ccm
Razvod: dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
Odnos kompresije: 11,6:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: više lamela u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: izokrenuta vilica; straga vilica sa jednim amortizerom
Gume: prednja 120/60-17, stražnja 160/60-17
Kočnice: naprijed dva diska promjera 300 mm i kočione čeljusti s 2 klipeća, straga disk promjera 230 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.060, širina 655, visina sjedala 780, osovinski razmak 1.435, težina 208 kg
Deklarirano: snaga - 81 ks (60 kW) - 9.250 okr/min, maks. okr. moment - 67 Nm pri 7.250 okr/min
Spremnik goriva: 17 l
Max. brzina: 219 km/h

+ cijena, performanse, izgled

- kočnice, neusklađen ovjes

Iako mu je cijena jaka karta, Hyosungu i na tom polju konkurencija puše za vratom



cikl, a po snazi, ovjesu i kočnicama ostavlja dojam umjerenog sportsko turističkog modela. I dok sam po sebi opravdava cijenu od 47.567 kn, koliko za njega valja izdvojiti, Hyosung na hrvatskom tržištu ima žestoku konkurenciju u modelu Kawasaki ER6 F. Ovaj model dolazi iz "štale" renomiranog proizvođača te nudi dvocilindrični agregat gotovo identične zapremine, koji deklarira "tek" 72 konjske snage, ali donosi našoj publici dobro poznati logotip utisnut na ključ. Možda Kawasaki i ne bi bio toliko zanimljiv kada ne bi koštao 49.538 kn, što je tek 2.000 "novaca" više nego Hyosung, koji za sebe tek treba stvoriti ime u našim krajevima. U svakom slučaju, vjerujemo da Hyosung GT 650 R svojim budućim vlasnicima nudi dovoljno da postane popularan. Osim cijene i zadovoljavajućih performansi donosi i zanimljiv izgled te činjenicu da ih na našim cestama - barem još neko vrijeme - neće biti "k'o salate", što jamči i dašak ekskluzivnosti. ■