

test Hyosung RX 125 D

Snažna prednja kočnica i uživanje u prolascima kroz zavoje nije nešto što bismo očekivali od jednog enduro motocikla, posebno onog zapremine 124 ccm. Kao naizgled tipičan predstavnik svoje klase Hyosung RX 125 D rado pokazuje svoje kvalitete i izvan gradskih zidina, no i tamo više voli topli asfalt od prašnjavog makadama. Iako ima nekoliko skrivenih aduta, ovaj pristupačan korejski enduro najmanje blefira kad igra na kartu uložnog i dobivenog

CIJENA
20.700 KN



Iako se radi o soft-enduro motociklu, Hyosung RX 125 D u zavojima podsjeća na agilne supermoto modele

Definicija jednostavnih i pristupačnih gradskih enduro motocikala iz klase 125 ne obiluje baš prestižnim epitetima. Povoljna cijena dostupna svakom novčaniku, jednostavan dizajn lišen bilo kakve avangarde, zrakom hlađeni agregat s performansama koje mogu ukrotiti i oni s dvije lijeve ruke, skromna potrošnja i isto takva serijska oprema, tanašne gume umjereno grubog profila. Može čak i stražnja kočnica u bubanj izvedbi. Nije sramota.

Hyosung RX 125 D je motocikl baš iz tog filma. Namijenjen je svima od 16 do 66 godina, pod uvjetom da nisu u potrazi za nekim nadnaravnim uzbuđenjima - kojih u toj klasi ionako nema - već umjesto toga teže svojstvima kao što su lakoća upravljanja i praktičnost. Doduše, ako ga potjerate do krajnjih granica, testirani RX 125 s oznakom D (ne, nije dizel, tako u Hyosungu označavaju terenske varijante) manje iskusnim vozačima može pružiti i određenu dozu adrenalina, pa čak i uživanje u odmjerenom prakticiranju terenske vožnje

Ipak, uzmemo li u obzir da njegova koncepcija najviše prednosti pokazuje u gradskoj vožnji, mogli bismo zaključiti kako uz novopečene vozače, koji stjecanje prvih iskustava ne žele strogo ograničiti samo na asfaltne podloge, RX 125 može zadovoljiti i ambicije manje zahtjevnih vozača starijih godišta čiji omiljeni hobi uključuje i povremene izlete u prirodu. Ovim potonjima pritom sigurno neće previše smetati to što Hyosung RX 125 D vizualno djeluje kao da malo previše gaji nostalgiju za ranim devedesetim godinama prošlog stoljeća, a taj dojam pretjerane arhaičnosti ne

gubi na snazi čak ni kada ga usporedimo s neposrednim konkurentima, koji također nisu pretjerano maštoviti, ali su ipak oblikovani više u duhu modernog vremena.

Međutim, prejednostavno prednje svjetlo i nedovoljno vitak stražnji kraj prestaju biti problem čim se dohvatite širokog i dobro postavljenog upravljača. Tada vam od cijelog motocikla u vidokrugu ostaje samo njegov daleko izbačen prednji blatobran koji veselo pleše u ritmu vožnje i vrlo jednostavna digitalna ploča s instrumentima, koja vam osim stalnog prikaza trenutne brzine u svom donjem desnom kutu nudi i mogućnost očitavanja ukupne kilometraže, parcijalne kilometraže ili sata. Pridodajte tome još samo četiri kontrolne žaruljice (indikatori uključenih pokazivača smjera, dugo svjetlo i neutral) i sasvim je jasno da vam tijekom vožnje ovog motocikla obrađivanje dostupnih informacija neće predstavljati preveliki problem.

Ograničavanje broja raspoloživih podataka samo na one najnužnije sasvim je u skladu s asketskim pristupom koji se primjenjuje i na neke osjetno skuplje motocikle ovog tipa, a u tom je duhu izvedena i bočna stajna nožica: nema elektroprekidač, već se pomoću umjereni snažne opruge automatski zaklopi prilikom svakog uspravljanja motocikla. Takvo jednostavno rješenje ponekad zna stvarati glavobolju kod ponovnog oslanjanja motocikla na bočnu nožicu, no to ovdje, srećom, nije slučaj, tako da će tu operaciju bez problema izvesti i potpuni početnici. Njima će sigurno od velike pomoći biti i to što se sjedalo nalazi na umjereno visokih 850 mm, što u kombinaciji

PIŠE:
FRANE
BIUK
FOTO:
MARKO
GUZINA



Instrumenti su krajnje jednostavni i ne obiluju informacijama

Soft-enduro za svaciji džep



Prednje svjetlo je lišeno maštovitosti i kao takvo je sasvim u skladu s ostatkom motocikla

Udobnost je bolja od očekivanja, a visoko postavljene oslonci za noge i široki upravljač daju i određenu sportsku notu

PREDNOSTI

cijena, prednja kočnica, lakoća upravljanja, potrošnja, retrovizori

stražnja kočnica, dizajn stražnjeg kraja

NEDOSTACI

s uskim središnjim dijelom motocikla olakšava oslanjanje stopala na tlo prilikom stajanja na mjestu.

Što se pak tiče kretanja s mjesta, tu vam preporučamo "katapult" pristup. Drugim riječima, želite li već u prvim metrima vozače automobila ostaviti iza svojeg predimenzioniranog stražnjeg kraja (tu mislimo na motocikl, a ne na vašu osobnu pozadinu), potrebno je maksimalno okrenuti ručicu gasa i istovremeno sasvim naglo otpustiti polugu spojke. Na nekom snažnijem motociklu to bi bio recept za katastrofu, no kod većine četverotaktnih 125-tica to je jedini način za nešto agilnije kretanja s mjesta. Odlučite li nakon takvog starta stupnjeve prijenosa razvlačiti do samog kraja, iznenađujuće brzo ćete dohvatiti 80 km/h, a onda više nije daleko ni maksimalnih 111 km/h (prema brzinomjeru). Naravno, kod motocikala ove zapremine maksimalna brzina je rastezljiv pojam, tako da je potreban samo malo jači vjetar u leđa pa da se na digitalnom brzinomjeru zasjaji i brojka od 120 km/h.

Ne boji se zavoja

Za sva je ta brzinska zadovoljstva zadužen jednocilindrični četverotaktni agregat, čijih se 124 kubična centimetra napaja putem rasplinjača, a hladi kombinacijom zraka i ulja. Identični se agregat ugrađuje i u simpatičan scrambler RT 125 D, a kod njegove osnovne konstrukcije treba napomenuti da za razliku od dvoventilske tehnologije kakvu susrećemo kod neposredne konkurencije ovaj jednocilindraš ima dvije bregaste osovine u glavi i četiri ventila. To ovom Korejancu daje određenu sportsku notu koja se potvrđuje i nešto većim maksimalnim vrijednostima, no moramo primijetiti da deklariranih 13 KS pri 8.500 okr/min popraćenih s 11 Nm pri 8.000 okr/min u praksi Hyosung ne čine dramatično življim od, primjerice, na papiru 3 KS slabije Yamahe XT 125 R.

Gledamo li ga u okviru klase kojoj pripada, onda taj i takav pogonski agregat uglavnom zaslužuje pohvale. Među takvim motociklima se ne može govoriti o elastičnosti agregata u klasičnom smislu te riječi, no

► Zrakom hlađeni pogonski agregat vrlo dobro odraduje svoj posao i s obzirom na svoju zapreminu ostvaruje solidne performanse, pa čak i određenu elastičnost





RX 125 D ima potencijala podnijeti i terensku vožnju, no najbolje od sebe daje na asfaltu

Hyosung će bez ikakvih negodovanja istrpjeti i povremeno maltretiranje na nižim brojevima okretaja. Iako ne osobito agilno, agregat će tada sasvim mirno i poslušno podizati brojeve okretaja i već ćete za nekoliko

sekundi ponovo biti u području rada u kojem počinje disati punim plućima. Pri takvom ćete razvlačenju od podruma do krova povremeno osjetiti blagu rezonanciju na osloncima za noge i upravljaču, međutim korejski

jednocilindraš u globalu i nije osobito sklon emitiranju vibracija. To je vidljivo i na retrovizorima, koji na ovom motociklu definitivno ne služe kao ukras, što zbog toga jer su izvedeni maksimalno nemaštovito, a što zato jer su vrlo upotrebljivi i ni u jednom trenutku ne zamućuju sliku.

Osim solidnim performansama i ugađenim radom, Hyosungov se četverotaktni agregat može pohvaliti i umjerenom potrošnjom. Doduše, izmjerenih 3,5 l/100 km možda ne djeluje senzacionalno nisko za četverotaktnu 125-ticu, no spomenutu brojku možete smatrati apsolutnim maksimumom budući smo gotovo cijelo vrijeme ručicu gasa držali sasvim otvorenom, kako u gradu, gdje smo koristili svaki dašak potiska za kretanje s mjesta, tako i na otvorenoj cesti, gdje smo ga najveći dio vremena držali u području visokih okretaja i krajnje brzine.

I dok je pritom Hyosung RX 125 D u gradu ispunio sva naša očekivanja - što znači da je bio očekivano spretan i upravljiv - na otvorenoj cesti nas je ugodno iznenadio svojom izvedbom, a tu prvo moramo pohvaliti solidnu udobnost koja vam omogućuje da bez umora odradite i duže međugradske dionice. Iako na prvi pogled nešto tvrde, sjedalo je zapravo kvalitetno izvedeno i dovoljno široko, a tu je i dobro pogoden uspravan položaj vozača koji ne ostavlja previše mjesta negativnim kritikama, dijelom i zato jer ovaj motocikl svojom maksimalnom brzinom još uvijek ne ulazi u

sфере u kojima bismo mogli govoriti o prijeko potrebi za zaštitom od zračnih struja.

U tom kontekstu svakako moramo spomenuti i oslonce za noge, koji nisu samo osebujne izvedbe, već su i postavljeni neočekivano visoko, te su tako noge nešto više zgrčene nego što smo to navikli kod soft-enduro motocikla. Pritom koljena fino upadaju u utore smještene na oplatama spremnika goriva zapremine 7 litara, a to ih onda jednim dijelom štiti od vjetrova i hladnoće (nemojte samo očekivati previše). U svakom slučaju, tako visoko postavljeni oslonci za noge doprinose agresivnijem položaju vozača te i nešto brze prolasku kroz zavoj čine prirodnijima.

Doduše, tanašne gume na prvi pogled ne obećavaju sigurne ulaske u nagib, no iako malo grubljeg profila, one su zapravo puno više profilirane za cestovnu nego terensku vožnju. Isto tako, iako bi prednji kotač pravog enduro promjera od 21 cola trebao nagovještavati određenu tromost prednjeg kraja i širenje putanje, Hyosung je zapravo podosta imun na te pojave, čemu svakako pridonosi i suzdržana suha težina od 120 kg, koja vam između ostalog omogućuje da motociklu iznimno lako mijenjate smjer kretanja, te da ga u svakom trenutku držite pod kontrolom. Ako pak ste dovoljno hrabri, ubrzo ćete uvidjeti da prilikom agilnije vožnje kroz zavoj ovaj motocikl nije samo zabavan, već i poprilično siguran, tako da svojom ukupnom izvedbom

TEHNIČKI PODACI

Motor: jedan cilindar, četverotaktni
Promjer x hod: 57 x 48,8 mm
Obujam: 124,5 ccm
Odnos kompresije: 10,3:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelični
Ovjes: naprijed upside-down vilica promjera 41mm, straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom
Gume: prednja 2,75-21, stražnja 4,10-18
Kočnice: naprijed disk promjera 240 mm i kočiona klijesta s 2 klipića, straga bubanj
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.190, širina 840, osovinski razmak 1.425, visina sjedala 850, suha težina 120 kg
Deklarirano: snaga - 13 KS (9,5 kW) pri 8.500 okr/min, max. okr. moment - 1,1 kgm (11 Nm) pri 8.000 okr/min
Spremnik goriva: 7,1 l

- + cijena, prednja kočnica, lakoća upravljanja, potrošnja, retrovizori
- stražnja kočnica, dizajn stražnjeg kraja





▲ Ako izvlačite brzijske maksimume iz ovog motocikla, onda bi vam spremnik goriva zapremine 7 litara mogao dostajati za 200 km vožnje



Zahvaljujući maloj težini Hyosung ostavlja dojam lako upravljivog motocikla



Prednja kočnica puno bolje odrađuje svoj posao nego što biste to očekivali od jednog takvog enduro motocikla. Stražnji bubanj vam zato neće biti od velike pomoći



zapravo i nije daleko od supermoto modela slične koncepcije.

Dobar disk, loš bubanj

Naletite li u zavoju na neku neravinu ili se pregrubo premjestite u sjedalu, sva je prilika da će se motocikl uznemiriti i započeti s uvijanjem, no gledano u cjelini RX 125 D djeluje neočekivano stabilno. Tome svakako pridonosi i nešto čvršće podešen ovjes, koji u svojoj osnovi jest enduro mekan, no istodobno nije i "gnječav", što je između ostalog vidljivo već pri pravocrtnoj vožnji, kada će dovoljno ublažiti manje neravnine da vožnja bude udobna, ali ih svejedno neće sasvim upiti.

Sam se ovjes sastoji od klasične stražnje vilice i monoamortizera kojem je moguće podešavati predopterećenje opruge, te od zlatno obojane prednje vilice promjera 41 mm, koja je svojom upside-down izvedbom pomalo ekskluzivno rješenje za tu klasu. Zanimljivo je na trenutak njegove ukupne performanse koje nikome neće utjerati strah u kosti, moglo bi se zaključiti da je Hyosung dovoljno čvrst motocikl da vas motivira i za sigurno uživanje u malo bržoj vožnji kroz zavoje, a takvom - uvjetno govoreći - sportskom duhu svoj

doprinos daje i vrlo kvalitetna prednja kočnica.

Kod soft-enduro motocikala nam je kritiziranje sile kočenja već postala stvar navike, no ovdje to doista nije slučaj, barem kada je prednji disk u pitanju. Na njegovih 240 mm u promjeru djeluju klijesta s 2 klipca i cijela ta kombinacija pruža vrlo konkretan odgovor na pritiskanje poluge i relativno kratke zaustavne putove. Za potpuni dojam poželjeli bismo samo da kod najsnažnijih kočenja imamo nešto bolju povratnu informaciju, no inzistiranje na takvim filigranskim detaljima predstavljalo bi doista nerealna očekivanja od enduro motocikla vrijednog samo 20 tisuća kuna.

Nažalost, o stražnjem bubnju promjera 130 mm ne možemo napisati ništa pozitivno, budući se nema nikakav osjećaj za njegovo doziranje, a uz to je njegov doprinos ukupnoj zaustavnoj sili doista mizeran. Sve u svemu, kada postane svjesni njegovih "kvaliteta", vjerojatno ga nećete ni koristiti. Zato ćete s obzirom na koncepciju agregata itekako koristiti polugu petbrzinskog mjenjača, koji ne zaslužuje nikakve posebne pohvale, tek možemo konstatirati da djeluje pomalo sirovo i grubo

kada pokušavate mijenjati stupnjeve prijenosa bez uporabe spojke.

Presjek voznih svojstava jednog ovakvog motocikla ne bi mogao biti potpun bez kratkog osvrt na terenske mogućnosti. Iako upotrebljiv i u takvim uvjetima, RX 125 D nam se učinio ipak manje zabavnim na terenu nego na cesti. Najveći se minus tu odnosi na montirane gume, koje jednostavno nisu dovoljno grubog profila, a učinilo nam se da je i kompletan ovjes nekako manje impresivan u off-roadu nego na otvorenoj cesti. Stvar spašava skromna težina vozila i agregat blage naravi, koji ni potpunim početnicima neće stvoriti neugodna iznenađenja, no gledano u cjelini, terenske mogućnosti ovog motocikla su više po mjeri nekog asocijalnog ribiča koji želi što jednostavnije doći do privatnosti koju mu pruža neki sasvim izolirani riječni rukavac, nego po mjeri nadobudnog šesnaestogodišnjaka koji želi osjetiti istinske čari endura.

Bojimo se da bi takvim konzumentima terenske vožnje brzo postalo pretijesno u

Hyosungovoj koži, no zato bi RX 125 D mogao biti dobar odabir svim njihovim vršnjacima koji namjeravaju većinu vremena provoditi na vrućem asfaltu uz samo povremeno dizanje prašine na nekom šumskom puteljku. Oni bi uz druge vrline ovog motocikla trebali znati cijeniti i njegovu iznimno povoljnu cijenu od 20.700 kuna, zahvaljujući kojoj je za nekoliko tisuća izvan dosega neposrednih konkurenata iz redova Derbija, Tomosa ili Yamahe. Činjenicu da je pritom možda i dvostruko skuplji od nekih naizgled sličnih kineskih modela sumnjive kvalitete uopće ne bi trebalo uzeti u obzir. Za razliku od takvih Kineza koji igraju samo na kartu niske cijene, ovaj korejski enduro igra na omjer uložene i dobivenog. I ne blefira. ■



Stražnji kraj motocikla djeluje preglednim i podsjeća na enduro motocikle iz prošlog desetljeća

POGLED NA KONKURENCIJU	Tip agregata / hlađenje	Zapremina (ccm)	Maks. snaga (KS - okr/min)	Maks. okr. mom. (Nm - okr/min)	Suha težina (kg)	Gume (sprjeda / straga)	Kočnice (sprjeda / straga) (mm)	Visina sjedala (mm)	Spremnik goriva (l)	Cijena
Derbi Senda Baja 125 R	1 cil., 4T, SOHC 2V / zračno	124	n.d.	n.d.	118	3,00-21 / 4,10-18	disk (260) / disk (220)	890	8	23.995 kn
Hyosung RX 125 D	1 cil., 4T, DOHC 4V / zračno	124,5	13 - 8.500	11 - 8.000	120	2,75-21 / 4,10-18	disk (240) / bubanj	850	7,1	20.770 kn
Tomos Enduro SE 125 F	1 cil., 4T, SOHC 2V / zračno	123,7	11 - 8.200	10 - 6.500	116	90/90-21 / 110/80-18	disk (240) / disk (220)	890	10,5	24.152 kn
Yamaha XT 125 R	1 cil., 4T, SOHC 2V / zračno	123,7	10 - 8.250	10 - 5.500	120	90/90-21 / 120/80-19	disk (245) / disk (220)	860	9	27.500 kn