

# Hyosung MS3 DLX 250

Sagledamo li ovaj skuter kroz crno-bijeli simbol iz naslova i sve što on predstavlja, lako ćemo prepoznati da MS3 donosi ponešto dobro i ponešto ne tako dobro, ali da zapravo tvori jednu uravnoteženu cjelinu koja će lako izvršavati zadaće za koje je namijenjena

C I J E N A  
28.713 KM

# Jing i Jang

NAPISAO I SNIMIO: **MARKO GUZINA**

**N**eki proizvođači skutera i motocikala iz Istočne Azije pomalo počinju usvajati vizualne odrednice koje će biti privlačne europskim potrošačima, ali Hyosung s ovim modelom u tome nije u potpunosti uspio. To u jednom dijelu možemo objasniti i činjenicom da je za njih ovo tržište srazmjerno novo, dok istovremeno u Aziji prodaju svoje modele u nezamislivo velikim serijama. U svakom slučaju nam je drago što uvozimo proizvode iz Južne Koreje, koja je jedna od najjačih svjetskih ekonomija i izvoznika elektronike i vozila,

a ne iz Sjeverne Koreje, iz koje bismo eventualno mogli uvesti kakvo oružje. Uglavnom, politiku na stranu, Hyosung skuter je tu, a evo što imamo reći o njemu. Najprije komentiramo izgled.

## Blizu i daleko

Letimičan pogled iz nešto veće daljine na promatrača će ostaviti dojam da se radi o skuteru koji ne stvara presedane po pitanju dizajna, ali ipak koristi moderne obrasce. Ovo posebice vrijedi za prednji kraj, čije oble linije mogu lako proći kao privlačne i kod izbirljivih Europljana. Visok vjetrobran, ravna podnica te sjedalo s izdašnim naslonom ele-

menti su koji MS3 smještaju u klasu luksuznih gradskih skutera, dok jednostavno oblikovan stražnji kraj upotpunjava cjelinu. Na žalost, kada se približimo skuteru i detaljnije ga pogledamo, postajemo svjesni pomalo nesretnog odabira materijala te završne obrade koja nije na razini cjenovno više pozicionirane konkurencije. Krenemo li nekakvim redom, primjećujemo da MS3 počiva na naplatcima od lakog lijeva koji i ne dolaze posebno do izražaja, što zbog malih dimenzija, što zbog jednostavnog dizajna. Već spomenuti prednji kraj vizualno je zanimljiv, a velika prednja svjetla i pokazivači s prozirnim

lećama lako zaslužuju epitet modernog oblikovanih dijelova. Ispod vjetrobrana se nalazi povećana kromirana maska, iza koje se smjestio hladnjak rashladne tekućine, a za daljnji opis nam valja zaviriti sa stražnje strane. Tu do izražaja dolazi korištenje plastičnih komponenti jeftinog izgleda, pa svaki pokušaj praktičnosti pomalo pada u drugi plan. Tvorcima Hyosungu su na MS3 ugradili čak dva praktična pretinca za sitnice - prvi je moguće zaključati i nalazi se u sredini, dok je drugi smješten ispod desne ručice upravljača i ne zaključava se. Na plastičnim oplatama se s lijeve strane nalazi poklopac za ulijevanje goriva, koji nije najsretnije dizajner-



Prednji kraj ovog skutera je zanimljiv dok je stražnja polovica posve uobičajeno oblikovana



▼ Prekidači na upravljaču oblikom odgovaraju onima na motociklima jedne renomirane tvrtke. Kontrolni instrumenti zbog nesvakidašnjeg odabira boja i grafike nisu posve pregledni



Kada je podloga dobra, MS3 će biti zabavan za vožnju i brz kroz zavoje



sko rješenje, pri čemu ne mislimo na izgled: osim što se kromirani poklopac posve skida sa skutera, u kanalu za ulijevanje se nalazi pregrada, što znači da će ulijevanje dugo trajati. Zbog rečene pregrade gorivo nije moguće ulijevati s više od približno trećine brzine prije nego počne prskati van, pa tada treba pokazati strpljenje. Vratimo li se izgledu, primjećujemo da je u istu neuglednu plastiku ogrnut i povisoki upravljač, na čijim krajevima se nalaze prekidači koji izgledom odgovaraju izvjesnim motociklima. Kontrolna ploča je priča za sebe jer nudi potrebne informacije, ali na prilično nepregledan način, čemu svakako pridonosi

i pomalo neuobičajena plava boja. Na primjeru kontrolnih instrumenata jasno vidimo da Koreanci još trebaju naučiti da je u današnje vrijeme na cijeni jednostavno i pregledno.

Prije nego spomenemo lijep stražnji kraj, moramo naglasiti da je sjedalo oblikom solidno, ali smo vjerovali da su materijali poput ovog kojim je prekriveno ostali u ranim devedesetim godinama prošlog stoljeća. Vjerujemo da bi ponešto atraktivniji materijal na sjedalu unaprijedio cijeli skuter za dobrih 10 godina, a šteta je što toliko jeftin element utječe na opći dojam. Dakle, rekli smo da nam ostaje pohvaliti stražnji kraj, koji za razliku od sjedala pokazuje da je MS3

ipak skuter iz sadašnjosti. Vidljivi dijelovi agregata solidno su uklopljeni, a ispušni sustav je jednostavan i oku ugodan.

### Zdravo za gotovo

Pogledamo li tehničku podlogu ovog skutera, uvidamo da - sasvim očekivano - ne donosi ništa novo. Čak i sustav elektronskog ubrizgavanja postaje dio standardne opreme, pa ga i mi počinjemo uzimati zdravo za gotovo. Stoga nemojte prigovarati ako se ne divimo činjenici da je neko vozilo njime opremljeno. Pogađate? Hyosung MS3 250 je opremljen sustavom elektronskog ubrizgavanja goriva, a on je ugrađen na jednocilindri-

ni četverotaktni agregat. Zapremina iznosi 249,4 kubična centimetra, a u glavi se nalaze četiri ventila, što je također postalo uobičajeno. Hlađenje agregata je pomoću tekućine, a paljenje je elektronsko. Deklarirana je snaga od 25 "konja", a s obzirom na žustra ubrzanja i solidnu krajnju brzinu nemamo razloga ne vjerovati toj broju. U skladu s običajima koji se primjenjuju na izradu skutera prijenos je riješen automatskom centrifugalnom spojkom te preko CVT mjenjača, a jednako normalno je i da skuter koristi okvir od čeličnih cijevi. Do sada navedeno je, dakle, bilo nešto što ne čudi, ali zato su kočnice, barem na papiru, iznad očekivanja. Sprijeda se nalaze





Prostor ispod sjedala nije izdašan kako bismo očekivali



Ispred vozača se nalaze dva praktična pretinca za sitnice od kojih je veći moguće zaključati

Prostrano sjedalo materijalom presvlake kvari opći dojam, ali donosi udobnost vozaču



dva kočiona diska promjera 240 mm, a straga je jedan koji mjeri 220 mm u promjeru. Iz opisa bismo zaključili da se radi o kočionoj grupi koja će s autoritetom zaustavljati 165 kilograma težak skuter, ali o tome kasnije. Pomalo nesvakidašnje je rješenje kotača odnosno njihovih promjera: prednja guma je manjeg promjera, dimenzija 120/70-13, dok je stražnja veća i nosi oznaku 140/60-14. Što se ovjesa tiče, Hyosung je na ovaj skuter ugradio teleskopsku vilicu sprijeda, a straga gibanje cijele pogonske grupe kontroliraju dva amortizera. Sve navedeno se smjestilo unutar ukupne duljine od 2.120 mm, s tim da međuosovinski razmak iznosi 1.451 mm, a sjedalo vozača se nalazi na 700 milimetara od podloge. Spremnik goriva u sebe prima 9 litara, od čega je 2 litre rezerve. Uzmemo li u obzir prosječnu potrošnju na testu od oko 5,4 litre na 100 kilometara, ispada da

s jednim punjenjem MS3 može preći otprilike 130 kilometara, što je solidna vrijednost za gradsko prometalo.

### Kako kada

Promotri li smo ga, saznali od čega je sačinjen, a sada je na redu dio u kojem govorimo o vožnji i voznim osobinama. Koliko god objektivni bili, vizualni dojam nije nešto posebno, ponajprije radi materijala sjedala i plastičnih oplata. Zanimljivo li vizualni dojam, MS3 vozaču osigurava udoban, iako pomalo neočekivan položaj sjedenja. Iako prostrana, podnica nije od neke posebne koristi, jer vozač će se najbolje smjestiti udobno naslonjen na visoki naslon sjedala s nogama pruženim čim dalje od sebe. Ovakav položaj djelomično određuje upravljač, koji je prilično visok i pomaknut prema nazad, s tim da niti vožnje od preko 30 minuta nisu dovodile do zamora.

Prije vožnje smo zaključili da agregat lako pali, a prilikom stajanja oslobađa prilično dubok zvuk koji podsjeća na moderne enduro jednocilindraše. Zanimljivo je rješenje koje omogućava da agregat radi i kada je skuter oslonjen na bočni oslonac, ali tada elektronika sprječava dodavanje gasa, iz jasnih sigurnosnih razloga.

Prilikom prvog kretanja s mjesta postalo je jasno da snažan zvuk prati i snažno ubrzanje. Početno "prikupljanje" brzine odgovara očekivanjima od skutera ove klase, s tim da su kasnija međubrzanja čak i nešto jača. Učinilo nam se da Hyosung nema linearno otvaranje gasa, već da zadnja trećina zakretanja ručice gasa nešto užeg hoda donosi preko pola raspoložive snage.

I tako, pomalo zavaljeni u sjedalu s nogama ispred sebe krstarimo gradom i pokušavamo dokučiti što još MS3 nudi, a što uskraćuje. Dok

god je kvaliteta ceste dobra, nameće se zaključak da kilometre prelazimo na skuteru s odličnim ovjesom koji niti u zavojima ne gubi na preciznosti. Treba računati s time da prednji kotač malog promjera ne donosi neku pretjeranu stabilnost, već upravljač sve vrijeme treba držati i korigirati putanje kroz zavoje. Kada cesta postane pomalo valovita, testni skuter i dalje upija neravnine, ali ako vas takvo stanje zadesi u zavoju, treba računati na manje precizno praćenje zadanih putanja. Iako ne namjerno, na koncu smo se susreli i s nekoliko udarnih rupa. One prilično uznemiruju skuter i prednji ovjes dolazi do kraja svog hoda, a posljedica toga je prilično glasan udarac. Ne možemo reći da usljed ovoga dolazi do neke opasne pojave, ali neugodni zvuk je sasvim dovoljan da vam pokvari raspoloženje.

Ustanovili smo, dakle, da testirani Hyosung raspolaže zavidnom količinom snage koja se pretače u odlučna ubrzanja i međubrzanja te krajnju brzinu koja iznosi 140 km/h. Uz navedeno bi bilo odlično da skuter raspolaže i s odličnim kočnicama, no kod MS3 kojeg smo imali na testu to nije slučaj. Tri diska na



Kočnice nisu bile jaka strana testiranog primjerka



Agregat je snažan pa osigurava dobre performanse



Suvozača ne očekuje jednaka udobnost kao vozača



Podnica je prostrana, ali vozači, pogotovo oni višeg rasta će se najugodnije osjećati s nogama ispruženim posve naprijed



papiru djeluju odlično, ali u praksi se nisu pokazali pretjerano efikasnom kombinacijom. Naime, prednja kočnica je na testiranom primjerku prilično naglašeno pokazivala znakove izvinutih diskova, pa je tako kočenje pri većim brzinama rezultiralo vibracijama, a kasnije pulsiranjem. Može se naslutiti da su kočnice jake, ali u ovom slučaju njihovo je doziranje bilo otežano, pa je izostao osjećaj sigurnosti koji bi tri ispravna diska gotovo morala jamčiti.

Prostor pod sjedalo na ovom skuteru nije značajan, pa neće primiti baš svaku kacigu, a slično je i sa smještajem suvozača. Iako naizgled prostrano, sjedalo je načinjeno tako da dvije osobe ne mogu udobno putovati, s tim da će se čak iiskusni suputnici naučeni na kojekakva stražnja sjedala nakon 15-tak minuta vožnje početi žaliti. Za kraće relacije neće biti problema, ali put u dvoje iz unutrašnjosti do mora nije najbolja zamisao.

### Sredina sredine

Bilo bi nam žao da nakon svega rečenog ispadne da Hyosung MS3 DLX 250, kako mu glasi puni naziv, nije posve pristojan skuter. On to svakako jest, ali isto tako ne možemo baš zažmiriti na činjenicu kako bi minimalne promjene od njega načinile zaista dobar skuter. Način na koji ovjes reagira na udarne neravn-

ne nije nam se dopao, no vjerujemo da bi malo podešavanja to moglo ispraviti. Vizualno bi već ponešto atraktivnija presvlaka sjedala učinila čuda, a sigurni smo da je nedostatak kočnica izolirani slučaj koji je pogodio upravo testirani primjerak. Ostaje činjenica da MS3 raspolaže sa zavidnom snagom koja osigurava dinamičnu vožnju, a neveliki kotači ne doprinose udobnosti, ali zato

jamče okretnost. Po pitanju općeg dojma, a i cijene koja iznosi 28.713 kn, Hyosung se smjestio uz bok skutera poput TGB X-Motion 250 te SYM Joymax Evo 250, od kojih prvi košta 28.990 kn, a drugi 28.500 kn. Prema nekim osnovnim parametrima možemo reći da ovi skuteri spadaju u istu klasu poput Yamaha X-Max 250 te Piaggio modela X Evo 250, koji za traženih 36.500 odnosno 34.810

kn ipak nude osjetno više po pitanju završne obrade i općeg dojma. MS3 je svakako praktično prometalo koje će zadovoljiti potrebe urbanih putnika, a kao što smo rekli, dulja putovanja ipak treba planirati bez suputnika. Hyosung s ovim modelom tržištu nudi skuter koji je cijenom i osobinama smješten u, slobodni smo reći, sredinu koja ujedno većini predstavlja i optimalno rješenje. ■

Izgledom, cijenom i voznim osobinama se ovaj Hyosung smjestio u sredinu ponude na tržištu



### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Obujam:</b> 249,4 ccm
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje
<b>Spojka:</b> automatska centrifugalna
<b>Mjenjač:</b> CVT
<b>Okvir:</b> čelični cijevasti
<b>Ovjes:</b> teleskopska vilica; straga agregat kao ovješeni elemen sa dva amortizera
<b>Gume:</b> prednja 120/70-13, stražnja 140/60-14
<b>Kočnice:</b> naprijed dva diska 240 mm, straga disk 220 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.120, širina 765, visina sjedala 700, osovinski razmak 1.451, težina 165 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 25 ks
<b>Spremnik goriva:</b> 9 l

**+** snaga agregata, ubrzanja

**-** odabir materijala, ovjes, kočnice, udobnost