

Iako na papiru nejak i tek četvrtlitarske zapremine, dvocilindrični je pogonski agregat iznimno srčan, te se pokazao silom dostojnom ugradnje u agresivne oplate kakve krasi Hyosung GT 250R. Ukupnom sportskom dojmu doprinosi i isto takav položaj vozača, kao i solidne kočnice, no zato ugrađeni elementi ciklistike nisu sasvim u skladu s ukupnom pojavom i performansama ovog oklopljenog korejskog jurišnika

Hrabro srce

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: IGOR KREČ

I midž je gadna stvar, posebno ako ga nemaš. A ako si motocikl, onda ti je bolje da se rodiš bez one stvari nego bez dobrog imidža, posebno u današnje vrijeme, kada se već i kupnja paštete svodi na robovanje poznatim markama i brandu. Hyosung tu nema previše sreće. Nije Europljanin, pada se već u startu rodi s karizmom kao Zagorac s malom maturom, nije Japanac, da ga se odmah smatra remek-djelom tehnike, a nije niti Amerikanac, da

na ime «dobrih vibracija» prodaje predratnu tehnologiju po svemirskim cijenama. Njegova rodna Južna Koreja još uvijek nema neku opipljivu težinu u svijetu vozila na dva kotača, a kao da mu već to nije dovoljna otegotna okolnost, oni slabo upućeni Hyosung sasvim nepravedno brkaju s kineskim (polu)proizvodima.

Hyosung GT 250R se svejedno ima pravo nadati kako nije zlato sve što sija, već da ima nešto i u plastičnim oplatama, barem kada su motociklu u pitanju. To više što su njegove oplate ispale sasvim dobro, te mu u

kombinaciji s dvostrukim prednjim svjetlom okomite izvedbe, lažnim usisnicima za zrak i dvodjelnim upravljačem daju dovoljno atraktivnu sportsku vizuru. Od ove sezone tu je i novi i bitno ljepši stražnji kraj dodatno ukrašen zanimljivo izvedenim rukohvatima za suvozača i visoko podignutim ispušnim sustavom, a čak je i stražnja guma u dimenzijama 150/70-17 taman dovoljno široka da Hyosung GT 250R ne ostavi dojam mršavog motocikla.

Vizualno, dakle, sve štima i Hyosung će kao takav biti sasvim

po mjeri mladih motorista, kojima je svojom zapreminom i povoljnom cijenom prije svega i namijenjen. Njima zasigurno neće smetati ni to što se vizualna agresija proteže i na sam položaj vozača, koji je vrlo dobro pogodan za sportsku vožnju. Jasno, to uvijek za sobom povlači i nešto "napetiji" položaj tijela, pa su tako uslijed

CIJENA
33.650 KN

Sa svojom suhom težinom od 171 kg nije nešto posebno lagan, no još uvijek je dovoljno okretan da kod bacanja u nagib ne traži pretjerani angažman sile

malog razmaka između oslonaca i sjedala noge nešto zgrčenije nego što bi se to moglo očekivati, dok istovremeno dvodjelni upravljač dodatno opterećuje podlaktice. No sve to ne znači da je GT 250R neudoban motocikl. Nije sad da ćete nakon 200 kilometara odrađenih u komadu biti svježiji kao jutarnja rosa, no ako baš ne igrate na poziciji centra u košarkaškom timu, onda ćete ozbiljnije zamjerke po pitanju smještaja vozača i udobnosti imati samo na tvrdo sjedalo i premekani stražnji monoamortizer koji ne može kvalitetno upiti one malo izraženije neravnine.

lakose one mogu osjetiti na rukama i desnom osloncu za noge, vibracije na srednjim i višim režimima također ne možete uzeti za zlo jednostavno zato jer nisu prevelikog intenziteta, a sličan zaključak vrijedi i za zaštitu od vjetra. Doduše, čim se smjestite u sjedalu i dohvatite upravljač, postaje vam jasno kako spljošteni vjetrobran ne može učiniti čuda po pitanju obrane od zračnih struja, tako

da su određene turbulencije - koje se mogu osjetiti prije svega u području ramena, ali i na potkoljenicama - zapravo sasvim

očekivane. Nije to ništa strašno, a osim toga GT 250R nije baš ni toliko hitar da bi mu savršenstvo u pogledu zaštite od vjetra trebalo biti imperativ. Međutim, ako već nije toliko brz da biste se zubima trebali držati za upravljač, ne može se poreći da je vraški brz kada su u pitanju motocikli te zapremine.

Vidi ti malog...

Performanse ovog Hyosunga su sasvim dostatne da ga proglasimo ozbiljnim motociklom, a za to je najzaslužniji pogon-

ski agregat, ujedno i najbolji dio ovog korejskog oklopljenog jurišnika. Hlađen kombinacijom zraka i ulja, četverotaktni V2 agregat sa cilindrima postavljenim pod 75° ukupno broji 249 ccm, s time da mu u svakoj glavi bruje po dvije bregaste osovine i četiri ventila. Za napajanje je zadužen sustav elektronskog ubrizgavanja goriva, a sve je to dostatno da se razvije sasvim solidnih 29 KS pri 10.500 okr/min. Na papiru to možda i ne izgleda puno, no spomenuta je konjica ipak sasvim dovoljna za brzu vožnju.

Sâm je agregat fino ugladen i samo se prilikom rada na praznom hodu mogu osjetiti neka njegova kolebanja i snažnija pulsiranja. S obzirom na skromne vrijednosti okretnog momenta kojeg razvijaju agregati te zapremine, kod kretanja s mjesta treba dodati malo više gasa, no nakon te početne suzdržanosti motocikl iznenađujuće dobro ubrzava. Razvlačite li pritom brojeve okretaja do samog ruba crvenog područja, relativno brzo ćete dohvatiti 100 km/h i to u trećem stupnju prijenosa, a određena se rupa može osjetiti tek



Izuzmemo li izgled okvira i pogonskog agregata, GT 250R je vizualno istovjetan svojem snažnijem bratu GT 650R. To se odnosi i na veličinu samog motocikla, tako da stvarnu zapreminu otkriva tek naljepnica s oznakom modela



Uz sportski dizajn GT 250 R nudi i sportski položaj vozača i dobre performanse, no nedovoljno kvalitetna ciklistika kod brže vožnje ne može u potpunosti pratiti mogućnosti ovog motocikla

GT 250R se otprilike podjednako dobro snalazi u gradu kao i u turističkoj vožnji otvorenom cestom. Puni spremnik goriva pritom može ponuditi autonomiju od tristočinjak kilometara



Ploča s instrumentima viđena je i na drugim Hyosungovim modelima. Ne odlikuje je neka maštovitost, ali je zato dovoljno pregledna te sadrži pokazivač količine goriva



Upside-down prednje vilice ne nude mogućnost podešavanja. Stražnjem monoamortizeru je moguće mijenjati predopterećenje opruge

kod prebacivanja u četvrti stupanj prijenosa, koji je - jednako kao i peti stupanj - nešto duže proračunat, kako bi se motociklu mogla podariti i sasvim konkretna putna brzina.

Pritom petbrzinski mjenjač omogućuje relativno mekano stavljanje u stupanj više bez obzira koristite li pritom polugu spojke ili ne, dok kod stavljanja u brzinu niže pokazuje tek

nešto više grubosti. Što se samog agregata tiče, on određenu grubost pokazuje samo ispod 5.000 okr/min, kada uz opću malaksalost i pojačane vibracije pokazuje i sklonost zamucivanju, pa čak i privremenom potpunom gubitku snage. Iznad te granice vuče sasvim solidno, da bi najbolje od sebe davao u rasponu od 8.000 okr/min (pri kojima razvija maksi-

malnih 23 Nm okretnog momenta) i crvenog područja, koje počinje na 10.500 okr/min.

Iako relativno lako ulazi u područje visokih režima vrtnje, samo razvijanje snage je iznad već spomenutih 5.000 okr/min zapravo vrlo linearno i bez naglih skokova, te bi se moglo zaključiti da je GT 250R s obzirom na svoju neveliku zapreminu sasvim

solidno elastičan. Dakle, ako kazaljki obrtomjera ne dopustite da padne ispod razine srednjih okretaja, nećete previše često trebati posezati za polugom mjenjača, a s lakoćom ćete izvoditi i sva pretjecanja. Ipak, u tu vam svrhu preporučamo korištenje treće brzine, budući je ona dovoljno kratka da pruži agilna ubrzanja, a opet je i dovoljno duga da u njoj dohvatite 115 km/h. Nakon toga ćete morati prebaciti u četvrti stupanj prijenosa, u kojem - kako smo već napomenuli - ubrzanja više nisu toliko impresivna, no zato se s lakoćom održava sasvim ugodna putna brzina, koja u petom stupnju prijenosa bez forsiranja agregata iznosi nekih 140 km/h.

Odlučite li ručicu gasa zakrenuti do samog kraja, brzina vožnje lako može premašiti 150 km/h, a zalegnete li uz to na spremnik goriva, digitalni će brzinomjer ispisati brojku od čak 165 km/h. Doduše, stvarna brzina tada iznosi 150 km/h, no to ne može umanjiti dojam da je Hyosung GT 250R ostvarenim performansama lako premašio naša očekivanja, te nam omogućio da za njegovim upravljačem na otvorenoj cesti bude- mo iznenađujuće brzi.

Klimave noge

Nažalost, GT 250Rtu svoju urođenu brzinu ne može u potpunosti prenjeti i na zavojite dionice, budući mu to ne



Za ovu je sezonu cijela Hyosungova serija GT udomila puno atraktivniji stražnji kraj motocikla, u kojeg su atraktivno ukomponirani i oslonci za ruke suvozača

S obzirom na zapreminu, agregat je dovoljno elastičan, no ako želite osjetiti konkretniji potisak na izlasku iz zavoja, od ključne je važnosti odabrati odgovarajući stupanj prijenosa



Relativno široke gume u dimenzijama 110/70-17 i 150/70-17 daju ovom motociklu dodatnu ozbiljnost. Samo su za broj uže od onih koje se ugrađuju na model GT 650R



Čelična stražnja vilica je iznimno jednostavne izvedbe



Dvostruke prednje diskove promjera 300 mm pritišću klasična klijesta s dva klipića



Dvostruko okomito prednje svjetlo i lažni usisnici naglasavaju agresivan dizajn cijelog motocikla

Dok u sporijim zavojima pretjerano zatvara upravljač, u onim bržima zna doći do lelujanja cijelog motocikla, posebno ako se radi o neravnom asfaltu



dopušta njegova ciklistika. Počnimo od ovjesa, koji je relativno kratkog - rekli bismo: sportskog - hoda, ali je istovremeno mekano podešen, te u cjelini jednostavno nije dovoljno kvalitetan da bi udovoljio zahtjevima agresivne vožnje. Stražnji monoamortizer, koji je putem progresivnog polužja vezan s jednostavnom čeličnom vilicom, već prilikom blagog naginjanja u brzim zavojima postaje alergičan na sve neravnine, grbe i udubine, što uzrokuje lagano lelu-

janje motocikla. Ako pritom vozite sportski, to će se lelujanje prenijeti i na uvijanje samog okvira motocikla, tako da kao pozitivnu stvar u cijeloj toj priči možemo navesti samo činjenicu da sva ta lelujanja ipak nisu takvog intenziteta da bi uzrokovala veći stres.

U takvim brzim zavojima prednji kraj motocikla ostavlja ipak nešto konkretniji osjećaj te uz to pruža dovoljno povratnih informacija, tako da tu nešto ozbiljniji problem mogu

predstavljati tek malo izraženije neravnine na izlasku iz zavoja. Njih upside-down vilica promjera 41 mm ne može kvalitetno upiti, što će reći da prednji kotač privremeno može izgubiti kontakt s podlogom i uslijed toga malo proširiti putanju. Zato u sporijim zavojima upravljač pokazuje laganu tendenciju zatvaranja, dok u umjerenijim nagibima cijeli motocikl ponekad kao da privremeno gubi oslonac, te naglo čučne. Takvom neugodnom osjećaju nesigurnosti zasigurno pridonose i ugrađene Shinko gume, koje na asfaltu lošije kvalitete relativno brzo počnu pokazivati znakove popuštanja.

Ipak, sve se ove primjedbe prije svega odnose na nešto bržu vožnju zavojima, dok su pri umjerenijem korištenju te povremene anomalije nešto manje izražene. Tako je u srednje brzom ritmu GT 250 R ugodan i lako upravljiv motocikl koji bez pogovora ispunjava sve vaše naredbe, te je dovoljno blage naravi da s njim izlaze na kraj i potpuni početnici. Uz to je i zadovoljavajuće okretan. Iako bismo po prirodi stvari od jedne 250-ice mogli očekivati još više agilnosti, redukcija težine očito nije bila jedna od misli vodilja kod konstruiranja ovog motocikla. Tako je s deklariranom težinom od 171 kg GT 250R

za dvadesetak kilograma teži od prosjeka svoje klase, te je tom svojom karakteristikom zapravo ušao u područje sportskih šestotica.

Osim vanjskim dimenzijama i masom, GT 250R s pripadnicima supersport klase koketira i brojem i dimenzijama kočioničkih diskova, iako bi tu u samoj primjeni ipak bilo neralno tražiti prevelike sličnosti. Svejedno, dok se neki puno zvučniji proizvođači na svojim motociklima slične zapremine ne srame koristiti kombinaciju jednog prednjeg diska skromnog promjera i stražnjeg bubnja, Hyosung GT 250R u skladu sa svojim izgledom koristi čak tri diska, pri čemu na dvostruke prednje diske promjera 300 mm i stražnji disk promjera 230 mm djeluju klasične kočione čeljusti s dva klipčića. Iako na početni stisak poluge kočiona klješta ne impresioniraju snagom svog ugriza te ostavljaju spužvasti dojam, malo snažniji stisak ruke otkriva da su kočnice zapravo dovoljno snažne i primjerene performansama ovog motocikla.

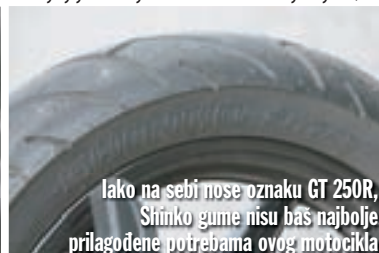
Za početnike spreman

Zapravo, da nema te njihove početne suzdržanosti, kočnice bi vjerojatno bile preagresivne za klijentelu kojoj je ovaj motocikl namijenjen, to

GT 250 R stoji 33.650 kuna, dok je tehnički istovjetna navedena inačica jeftinija za 2.600 kuna. Za one mlađe od 18 godina u ponudi je i također dvoecilindrični GT 125R



Monoamortizer je sa stražnjom vilicom povezan pomoću progresivnog polužja



Iako na sebi nose oznaku GT 250R, Shinko gume nisu baš najbolje prilagođene potrebama ovog motocikla

više što i ovako na lošijem asfaltu prednja guma u dimenziji 110/70-17 ne može sasvim spriječiti povremena blokiranja. Isto vrijedi i za relativno nejak stražnji disk, iz čega se može zaključiti da doziranje kočnica u cjelini traži određeno privikavanje, no zauzvrat vam se nude relativno kratki zaustavni putevi. Kod najsnažnijih kočnja bi vas donekle moglo zasmetati lagano cviljenje prednjih diskova, kao i povremeno vibriranje prednjeg kraja uzrokovano nedovoljno dobrom upside-down vilicom.

No, već smo napomenuli kako kvaliteta komponenti ovjesa odskake od sportskog dojma kojeg ostavljaju dizajn, položaj vozača, pa čak i performanse. Prava šteta, budući samo taj dio nedostaje da bi GT 250R bio sasvim zaokružena cjelina, iako on i ovakav kakav jest ima dovoljno argumenata da se nametne kao jedan od zanimljivijih odabira u klasi 250. Tu mu svakako u prilog ide i činjenica da u ponudi 250-ica kronično nedostaje motocikala sportskog duha, jednako kao i u kod nas nedavno uvedenoj A2 kategoriji namijenjenoj početnicima starijim od 18 godina.

Dakle, krug potencijalnih kupaca svakako postoji, to više što GT 250R zadovoljava i sve osnovne ekonomske kriterije koji se očekuju od motocikla koji bi trebao predstavljati jednu od početnih stepenica u karijeri još nezrelog motorista. Tu mislimo na jednostavno održavanje, sudržanu potrošnju (ona se na testu kretala oko granice od 4 l/100 km), ali i na dovoljno privlačnu cijenu od 33.650 kuna. Doduše, ta se cijena ne može smatrati i nekom posebnom senzacijom, budući je GT 250R samo nepune 3 tisuće kuna jeftiniji od Kawasaki Ninje 250R kao glavnog konkurenta koji se ipak diči puno zvučnijim obiteljskim imenom.

I tu se ponovo vraćamo na početak teksta i problem s nametanjem Hyosunga kao proizvođača ozbiljnih motocikala namijenjenih umjerno zahtjevnim korisnicima. Solidna kvaliteta izrade, moderni dizajn i uglavnom uzorne vozne osobine traže pranje usta sapunom kod svakog pokušaja dovođenja ovog modela u zajednički kontekst s kineskim motociklima, no istovremeno pretjerana štedljivost na gumama i komponentama ovjesa pokazuje da Hyosungu kao perjanici korejske moto industrije treba još dosta vremena da se približi orbiti kojom kruže najrazvikanija svjetska imena. Bilo kako bilo, za Hyosung možda nije sasvim idealno da GT 250R prikazanim vrlinama dobro premašuje kvalitetu svog imidža, no ako ste potencijalni kupac u potrazi za povoljnijom ponudom, onda to i ne mora biti tako loše. Zapravo, puno je bolje nego da vrijedi obrnutu. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: V2 pod 75°, četverotaktni
Promjer x hod: 57 x 48,8 mm
Obujam: 249 ccm
Odnos kompresije: 10,3:1
Razvod: 2 bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: zrakom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Završni prijenos: lanac
Okvir: čelični
Ovjes: upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm, straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, mogućnost podešavanja preopterećenja
Gume: prednja 110/70-17, stražnja 150/70-17
Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 300 mm i kočione čeljusti s 2 klipčića, straga disk od 230 mm i kočiona čeljust s 2 klipčića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.080, širina 655, visina 1.125, visina sjedala 810, osovinski razmak 1.435, minimalna udaljenost od tla 175, suha težina 171 kg
Deklarirano: snaga - 29 KS (21,5 kW) - 10.500 okr/min, max. okr. moment - 2,31 kgm (23 Nm) pri 8.000 okr/min
Spremnik goriva: 17 l

+ pogonski agregat, lakoća upravljanja, dizajn, položaj vozača, potrošnja

- ciklistika, serijske gume



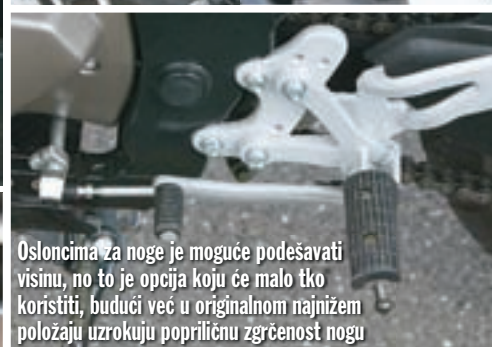
Iako hlađen kombinacijom zraka i ulja, pogonski agregat zapremine 249 ccm je relativno moderan proizvod opremljen elektronskim ubrizgavanjem goriva i četiriventilskom tehnologijom



Visoko smješteni ispušni sustav oslobađa kultivirani zvuk tipičan za motocikle te zapremine



Iako solidno tapacirano, sjedalo vozača je nešto tvrđe izvedbe



Osloncima za noge je moguće podešavati visinu, no to je opcija koju će malo tko koristiti, budući već u originalnom najnižem položaju uzrokuju popriličnu zgrčenost nogu



Stražnje je svjetlo moderne izvedbe

POGLED NA KONKURENCIJU	Tip agregata / hlađenje	Zapremna (ccm)	Maks. snaga (KS - okr/min)	Maks. okr. mom. (Nm - okr/min)	Suha težina (kg)	Osovinski razmak (mm)	Visina sjedala od tla (mm)	Spremnik goriva (l)	Cijena (kn)
Hyosung GT 250R	V2, DOHC 4V / zrakom	249	29 - 10.500	23 - 8.000	171	1.435	810	17	33.650
Kawasaki Ninja 250R	R2, DOHC 4V / tekućinom	249	33 - 11.000	22 - 8.200	152	1.400	790	17	36.512
Zongshen ZS 250 GS	1 cil., SOHC 2V / zrakom	230	18 - 7.500	17 - 6.000	166	1.385	n.d.	20	19.990

U normalnoj je vožnji GT 250R dovoljno agilna i sasvim udoban motocikl iznenadjujuće visoke putne brzine

