

# Supermoto na nogama customa

Čudnovati kineski supermoto jedan je od prvih motocikala iz tog dijela svijeta koji svojim kupcima uz uobičajeno povoljnu cijenu pokušavaju ponuditi i ponešto sportskog ugodaja. Štedljiv i okretan ZS 200GY-2 je bez problema premašio naša očekivanja, no svojim će ukupnim voznim osobinama impresionirati samo manje zahtjevne vozače. Oni zahtjevniji mu nikad neće oprostiti stajanje u krivom redu kada je Bog supermoto motociklima dodjeljivao 17 colne naplatke i pakleno snažne kočnice



Iako svojim dizajnom i osnovnom konstrukcijom spada u kategoriju supermoto motocikala, ZS 200GY-2 nije uspio utjeloviti sve potrebne elemente te klase, te tako posjeduje neuverljive kočnice i naplatke neobičnog promjera od 18 odnosno 15 cola



PIŠE: **TOMISLAV BEŠENIĆ**  
FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIK**

Prema nekim podacima vrijedne i jeftine ruke kineske radne snage već su krajem prošlog stoljeća godišnje sklupale čak 10 milijuna motocikala. Imajući to u vidu, pomalo je nestvarno da su sve donedavno europskim kupcima imena Zongshen, Qingqi, Xintian ili Qjiang predstavljala tek čudne nepoznanice teško izgovorljive na materinjem jeziku. No, nerazumljiva imena marki uparena s barem jednako nerazumljivim i još nelogičnijim imenima modela što obiluju znakovima X, Y i Q ni izbliza nisu glavni krivci zbog kojih je motociklima gore spomenutih proizvođača trebalo toliko vremena da preskoče veliki Kineski zid. Za tu zakašnjelu invaziju postoji nekoliko puno većih razloga, a jedan od njih leži u činjenici da Kina trenutno broji gotovo milijardu i pol stanovnika kojima u sve izraženijem procesu migracije iz sela u grad trebaju pristupačna i praktična vozila. Uzimajući u obzir takvu ogromnu populaciju, kao i to da je mno-

gima od njih motocikl jedino prijevozno sredstvo, dovoljno je da tek svaki 150-ti pučanin uštedi šaku kineskih yuana i poželi zamijeniti svoj crni bicikl dvokolicom pokretanom motorom s unutarnjim sagorijevanjem, pa da spomenutih 10 milijuna motocikala plane brže od kutije prezervativa na naturalnom putovanju.

Kad imate domicilno tržište takvog potencijala sasvim je razumljivo da vam je prodor na strana tržišta u drugom planu, posebno kada tamo traže da udovoljavate vama stranim ekološkim normama ili vam postavljaju apstraktne zahtjeve da oblikujete motocikle koji izgledaju modernije od njemačkih proizvoda iz drugog svjetskog rata. Uz sve te brojne i njima donedavno potpuno nepoznate kategorije kineske je proizvođače vjerojatno najviše zateklo i to da osim udovoljavanja osnovnoj funkciji koja uključuje prijevoz gabaritnih tereta i/ili članova šire obitelji «čudljivi» Europljani od motocikla traže da im pruži i određeni užitak u vožnji.

U Zongshenu su među prvima shvatili potrebe «zahtjevnih»



Uz bezobrazno nisku cijenu ovaj se Zongshen odlikuje i malom potrošnjom goriva. Iako smo iz njega cijedili zadnje atome snage, ZS 200GY-2 se zadovoljio s prosječnih 3,6 l goriva na prijeđenih 100 km



Ugrađene kočnice su najlošiji elementi ovog motocikla. Maleni prednji disk je preslab i ne daje dovoljno povratnih informacija, dok je stražnji bubanj isto takav, samo lošiji



S ovim je kineskim supermotom moguće ostvarivati solidne nagibe, no dobro je ostaviti si malo rezerve zbog ugrađenih guma i laganog lelujanja motocikla prilikom prelaska preko neravnina

Prekidači se sasvim očekivano ne odlikuju ni ljepotom ni maštovitošću, no korektno obavljaju svoju funkciju



Štitnici za ruke dio su serijske opreme

Zapadnjaka te su im tako uz uobičajene jeftine naked i custom motocikle manje zapremine odlučili ponuditi i neke uzbudljivije modele koji svojim dizajnom koketiraju sa sportom ove ili one vrste. Doduše, dva soft-enduro motocikla, jedan supermoto i jedan sport-tourer, svojim performansama i voznim karakteristikama ne mogu parirati modelima japanske i europske konkurencije, no svejedno predstavljaju dugo očekivani korak u dobrom smjeru.

### Do koljena custom, iznad pojasa supermoto

Jedan od vidljivih koraka u tom smjeru, a ujedno i predmet našeg zanimanja je i mat-crni motocikl komplicirane oznake ZS 200GY-2 na temelju koje ni najpronijeliviji ne bi mogli pretpostaviti o kakvom se modelu radi. Ako to već ne uspijeva nagovijestiti svojim imenom, GY-2 vanjskim oblikom jasno sugerira da slijedi već duže vrijeme popularnu supermoto filozofiju, uz dvije-tri važne iznimke tehničke i vizualne prirode. Tu u prvom redu mislimo na neo-

bičnu kombinaciju prednjeg naplatka promjera 18 cola i stražnjeg naplatka od 15 cola, kao i na neuverljivu kočionu grupu koja se sastoji od slabšnog prednjeg diska i još neučinkovitijeg stražnjeg bubnja.

Elementi su to koji nisu ni u dalekom srodstvu sa onim što logički povezujemo sa supermoto motociklima, ali bismo ih zato komotno mogli montirati na custom motocikl starije generacije ili legendarni MZ ETZ, a da u prvi tren nitko ne bi primijetio razliku. Određene vizualne asocijacije na MZ, ali ovaj put na recentnije supermoto modele iz serije Baghira budi i rupičasti izgled pokrova ispušnog lonca, dok nas neugledno stražnje svjetlo «maštovito» oblikovano po uzoru na «Franckovu ciglicu» nostalgичno vraća u vremena prvih Kawasakijevih GPZ-aca.

I tu bi našim ozbiljnijim kritikama došao kraj, budući nas je ostatak motocikla vizualno doista podsjećao na - doduše ne pretjerano moderan - ali svejedno dopadljiv i pravi supermoto. Uostalom, s obzirom na našu blagonaklonu prirodu i Zongshenovu

nisku cijenu moramo kineskim dizajnerima odobriti i ponešto popusta, pa ćemo tako pohvaliti upečatljiv izgled zlatne upside-down vilice, kao i ugradnju štitnika za ruke. Nije nam bilo mrsko vidjeti ni visoko podignuti prednji blatobran, koji nije samo preuzet sa enduro modela, već je na odgovarajući način skraćen i zaoštren, kako to i dolikuje jednom gradskom supermotu.

S obzirom na sve njegove specifičnosti, ali i na činjenicu da ga pokreće četverotaktni agregat pomalo egzotične zapremine od ravnih 200 ccm, ovom je Zongshenu teško pronaći izravnu konkurenciju, no vjerujemo da nismo pogriješili što smo tijekom testiranja kao referentne točke uzimali supermoto 125-ice. Tim više što Zongshenov zrakom hladni jednocilindraš razvija 15 KS pri 7.500 okr/min, te tako deklariranim vrijednostima ne odskaae previše od europskih 125-tica, posebno onih pokretanih modernijim tekućinom hlađenim agregatima. No, 75 ccm viška u Zongshenovu korist ipak se može osjetiti, ne toliko na krajnjim

performansama, koliko na činjenici da kineski agregat pruža osjetno više «soka» na niskim i srednjim okretajima. Drugim riječima, u svakodnevnoj uporabi sasvim sigurno nećete imati tolike potrebe za igranjem s polugom mjenjača kao što je to slučaj kod spomenute konkurencije. No, čak i kada bi to bio slučaj, razloga za nezadovoljstvo ne bi bilo, budući 5-brzinska mjenjačka kutija solidno odrađuje svoj posao i odlikuje se mekoćom i preciznošću. Kako to obično biva kod motocikala manje zapremine, prva brzina je dosta kratka, no nakon toga je raspored stupnjeva prijenosa dobro pogodan, tako da u četvrtoj i petoj brzini možete ugodno krstariti oslanjajući se na elastičnost pogonskog agregata.

Kad kažemo 'krstariti', mislimo na putnu brzinu od otprilike 100 km/h, budući su maksimalni dosezi ovog motocikla otprilike 115 km/h, iako će vas kazaljka brzinomjera ugodno zavaravati te povremeno nagaziti oznaku 130. Sam brzinomjer je jedan od zabavnijih elemenata ovog motocikla, jer je uz dobromjernu lažljivu



Kvalitetom izrade Zongshen se još uvijek ne može mjeriti s japanskim ili europskim proizvođačima, no testni nam motocikl tijekom zajedničkog druženja nije stvarao nikakve tehničke probleme



vost povremeno pokazivao i totalnu neposlušnost, te nam se nekoliko puta desilo da prikazuje, primjerice, 120 km/h, da bi već trenutak kasnije kazaljka ničim izazvana pala na oznaku 40 km/h. Na toj bi se brojci kazaljka zadržala samo sekunde-dvije prije negoli iznenada ponovo skoči na oznaku 120 km/h, ostavljajući pritom dojam da mjeri udare vjetra na masleničkom mostu, a ne stvarnu brzinu motocikla.

### Solidna udobnost i kočnice koje kvare zabavu

Kad već govorimo o udarima vjetra, ne možemo ne spomenuti povremeno lagano lelujanje pri brzinama većim od 100 km/h koje se, kada je motocikl uhvatio zlu rezonanciju, odnosno dašak bočnog vjetra, znalo pretvoriti i u ozbiljnu trešnju cijelog motocikla. Netko će reći da poprečne oscilacije takve vrste nisu strane ni nekim osjetno skupljim enduro i supermoto

motociklima, no dojma smo da one kod Zongshena svejedno nastupaju prerano i da su pretjerano izražene.

Ta se nimalo ugodna karakteristika osim na sigurnost nepovoljno odražavala i na inače uzornu udobnost. Sjedalo bi, istina, moglo i biti nešto mekše, a i ovjes pri brzjoj vožnji ima problema s «gutanjem» većih neravnina, no ukupno gledajući Zongshen po tom pitanju zaslužuje puno više pohvala nego kritika. U prilog ukupnoj udobnosti ide i to što pogonski agregat radi vrlo mirno i pritom odašilje minimalne vibracije, koje dolaze do izražaja samo na retrovizorima previše sklonim titranju i zamućivanju slike.

Za razliku od udobnosti, slabša kočnice ne zaslužuju da im se upute lijepe riječi, budući nam se u nekoliko prigoda činilo da ćemo ZS 200 GY-2 najbrže zaustavljati ako koristimo efekt kočenja motorom. Da se radi o nekom enduro motociklu, onda bismo mu takvo što možda i progleдали kroz prste, no ovako nejakе kočnice doista nemaju što raditi na motociklu koji želi biti supermoto. Stražnji se bubanj - uz to što slabo koči - ne može ni dozirati, tako da vozač uopće nema osjećaj što se s njim događa, dok je prednji disk tek nešto učinkovitiji, iako se ni on ne može pohvaliti pretjeranom kvalitetom doziranja ili obiljem povratnih informacija.

Takve kakve jesu, kočnice su bile glavni ograničavajući faktor zabave prilikom druženja s ovim motociklom. Doduše, ni tanašne nam gume neobičnih dimenzija 2,5-18 i 2,75-15 u prvi tren nisu ulijevale previše povjerenja, no motocikl se svejedno pokazao upo-

trebljivim i iznenađujuće zabavnim na zavojitim dionicama. Uz zavidnu okretnost i lakoću upravljanja Zongshen nam je na serpentinama dokazao da će se manje zahtjevni vozači s ovim 150 kg teškim motociklom moći zabavljati umjereno sportski, s time da je naglasak ipak više na 'umjerenom', negoli na 'sportski'. Ukoliko ste ljubitelj takve vožnje, ZS 200GY-2 će vam dopustiti i ostvarivanje solidnih nagiba, no pametno je ostaviti si malo rezerve, ako već ne zbog spomenutih guma, onda barem zbog mekanog ovjesa dugog hoda zbog kojeg bi vam mogao lagano zaleljati stražnji dio motocikla kada pri brzom prolasku zavoja naletite na poprečnu neravninu.

### Nije u "šoldima" sve

Bez obzira na neke nedostatke, ovaj se pionirski kineski supermoto svojim dinamičkim osobinama pokazao osjetno boljim od naših očekivanja, a slično vrijedi i za kvalitetu izrade, koja predstavlja veliki upitnik uvijek kada se radi o proizvodima koji dolaze iz najmnogoljudnije zemlje na svijetu. Realno gledajući, kineski motocikli će još dugo biti daleko od kvalitete koje susrećemo kod japanskih motocikala, no testni nam Zongshen tijekom zajedničkog druženja nije stvarao nikakve probleme, niti je bilo naznaka da bi se na njemu nešto moglo pokvariti. Za neka opsežnija zapažanja na temu kvalitete i trajnosti trebali bismo obaviti osjetno duže testiranje, no svim potencijalnim kupcima sigurno će umirujuće djelovati činjenica da smo nakon odrade-nog testa motocikl vratili generalnom

Inače solidnu udobnost kvari samo lelujanje motocikla pri brzinama većim od 100 km/h. Kada se previše ugrije, pogonski agregat ponekad sa zadržkom reagira na otpuštanje ručice gasa, te još trenutak-dva zadrži isti broj okretaja





Ostvarenim performansama Zongshen nije previše odmakao četverotaktnim 125-ticama, ali u odnosu na njih nudi puno više elastičnosti



zastupniku u istom stanju u kojem smo ga i primili. Ipak, s obzirom na negativna iskustva koja smo imali s jednim manjim distributerom motocikala iste marke, moramo napomenuti da je od iznimne važnosti da se kvalitetno odradi nulti servis, kao i da nakon toga redovito održavate svoj motocikl.

Ukoliko ste voljni slijediti te jednostavne obrasce, a tražite pristupačan motocikl kod kojeg je praktičnost važ-

nija od uzbuđenja, pred vama je svakako mogućnost povoljne kupnje. Iskusniji vozači ili oni «ljubitelji» motocikala koji u njima vide samo četverotaktni nadomjestak za Viagru sigurno neće naći sreću za upravljačem ovog motocikla, no to ne znači da Zongshen ZS 200 GY-2 ne vrijedi svoje novce. Naprotiv, kada pogledamo omjer dobivenog i uloženog, ispada da Zongshen nudi dovoljno sadržaja, posebno kada znamo da je istaknutom cijenom od sve-

ga 17.490 kuna izvan dohvata i nekih sportskih skutera najmanje zapremine, a da o supermoto motociklima od 125 ccm i ne govorimo.

Ispada da mu od zvučnijih imena cjenovno konkurira tek jednostavni Yamahin naked YBR 125, s kojim GY-2 dijeli zemlju proizvodnje, ali ne i imidž koji prati modele te marke. Za takav će se status kineski proizvođači morati dodatno potruditi i još će mnogo vode proteći ispod mosta na rijeci

Jangce Jang prije negoli nam ponude motocikle koji će svojim kvalitetama, performansama i užitkom korištenja u potpunosti zadovoljiti europska očekivanja. No, kao što smo napisali u uvodu, Zongshen je među prvima hrabro okrenuo novu stranicu, a prilog tome je i testirani ZS 200GY-2, koji dokazuje da su motocikli ovog proizvođača ubrzano krenuli u dobrom smjeru; problem je samo u tome što se na tom putu loše zaustavljaju. ■



Zs 200GY-2 karakterizira jednostavan supermoto dizajn kojeg kvare tek pojedini detalji. Izgled stražnjeg kraja kvari nemaštovito svjetlo i zastarjela zaštita ispušnog lonca

#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jedan cilindar, četverotaktni
<b>Obujam:</b> 200 ccm
<b>Razvod:</b> jedna bregasta osovina i 2 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> zračno
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 5 brzina
<b>Okvir:</b> čelični cjevasti
<b>Ovjes:</b> naprijed upside-down vilica; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom
<b>Gume:</b> prednja 2,5-18, stražnja 2,75-15
<b>Kočnice:</b> naprijed disk, straga bubanj
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> međuosovinski razmak 1.345, težina 150 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 15 KS (11 kW) - 7.500 okr/min, max. okr. moment - 1,5 kgm (14,5 Nm) pri 6.500 okr/min, maksimalna brzina 123 km/h
<b>Spremnik goriva:</b> 8,5 l

**+** cijena, potrošnja, okretnost

**-** kočnice, lelujanje motocikla pri većim brzinama

Prikazanim kvalitetama ZS200GY-2 u potpunosti opravdava svoju cijenu od 17.490 kn

