

Nije nam bila namjera bilo koga uvrijediti naslovom ovog teksta. Željeli smo samo ukazati na to da Hyosung i Hyundai osim korejskog porijekla i prva dva slova u imenu povezuje i težnja da kroz proizvodnju ekonomičnih modela pokušaju pronaći svoje mjesto pod suncem, a onda se i postupno nametnuti u svijetu velikih igrača



C I J E N A  
**42.301** KN

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ  
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

# Hyundai na dva kotača

P ovijest Hyosunga nije posebno bogata ni uzbudljiva. Legenda kaže da su svijet ugledali 1978. godine kao licenčni proizvođači Suzukijevih motocikala. Da imaju veće ambicije od lokalnog proizvođača jeftinih prometa svijetu su pokušali pokazati deset godina kasnije, kada su bili službeni motocikl Olimpijskih igara u Seulu, no pripadnici bijele rase vjerojatno nikad ne bi čuli za tog korejskog proizvođača da 1996. godine nisu otvorili svoj istraživački centar u japanskom gradu Hamamatsu. Sasvim slučajno to je rodno mjesto Suzukija, a još je veća slučajnost da je kao jedan od plodova rada tog istraživačkog centra kasnije predstavljen dvocilindrični naked motocikl koji svojom koncepcijom presnažno podsjeća na prvu seriju Suzukijeva modela SV 650. Teško je dokučiti da li se tu radilo o nekoj vrsti dogovorene suradnje ili pak o čistoj industrijskoj špijunaži, no sve to danas zapravo i nije toliko važno.

Prisjetimo se, sâm je SV 650

bio predstavljen u vremena kada su Japanci odlučili pljunuti u svoj četverocilindrični tanjur, te su kupcima ponudili silnu svitu različitih dvocilindričnih modela. Suzukijeva perjanica u tom novom V2 valu



Stražnja guma dimenzija 160/60-17 govori nam da se radi o motociklu umjerene snage

trebao je biti nikad do kraja shvaćeni TL 1000, dok je SV 650 istovremeno bio namijenjen umjerenijim korisnicima u potrazi za laganim i dovoljno uzbudljivim motociklima srednje zapremine, koji će ponuditi sličan, ali ipak bitno drugačiji osjećaj vožnje od onog na ondašnjem Banditu.

Hyosung GT 650, poznat i pod nazivom Comet, na taj isti SV s kraja devedesetih ne podsjeća samo svojim osnovnim oblikom, već i izgledom, ali ne i samom izvedbom okvira, te koncepcijom i zapreminom agregata. No, uzmete li povećalo ili pomičnu mjerku u ruke, ubrzo vam postaje jasno da Suzukijevi odvjetnici nisu imali previše konkretnih argumenata za eventualno podizanje sudske tužbe. Već drugačije vrijednosti provrta i hoda nagovještaju ono što ostatak motocikla u cjelini potvrđuje: Hyosung GT 650 nije klon, nego kopija, što znači da je od Suzukija preuzeta samo ideja i koncept, bez plagiranja detalja.

Takav je pristup na kraju trebao rezultirati nižom cijenom, ali nužno i drugačijim voznim osobinama,

što će reći da u praktičnoj primjeni Hyosung GT 650 ima i koju manu više od japanskog originala. Poput, primjerice, slabasnog stražnjeg ovjesa, čija nesavršenost izuzetno lako ispliva na površinu, a ako taj detalj niste primijetili već prilikom sjedanja na motocikl, svakako ćete ga postati svjesnim kod prvog odlučnijeg dodavanja gasa ili iole bržeg prolaska kroz zavoj.

No, krenimo redom. Smještaj u sjedalu ovog nakeda ne donosi ništa novo, a po ukupnoj se ergonomiji GT 650 od svojih modernijih konkurenata razlikuje ponajprije po tome što je položaj vozača izveden u retro tonu. To znači da se sjedi duboko u motociklu, s relativno nisko pozicioniranim sjedalom, što će ovaj ugodan motocikl učiniti zanimljivim i pripadnicama nježnijeg spola, koje obično muku muče s čvrstim oslanjanjem stopala na tlo prilikom manevriranja na mjestu. Iako bismo poželjeli da je malo širi, jednodijelni je upravljač korektno postavljen i uzrokuje gotovo sasvim uspravan položaj vozača sa



svim prednostima i nedostacima koje to donosi.

Jedan od takvih nedostataka je činjenica da je najveći dio vaše tjelesne težine «ovješeno» putem stražnjice, no samo prostrano sjedalo dobro je podstavljeno i ne uzrokuje ozbiljniji zamor materijala ni nakon duže vožnje. Spomenimo još samo to da su oslonci za noge otprilike tamo gdje ih očekujete, pa se možemo baciti na analiziranje konkretnih dinamičkih dojmova, koji su potencijalnom kupcu ionako najzanimljiviji.

Krenimo od samog početka, odnosno konstatacije da V2 agregat bez ikakve zadržke reagira na pritisakanje tipke elektropokretača. Odnedavno opremljen elektronskim ubrizgavanjem goriva, kako bi uspio udovoljiti ekološkim normama, korejski agregat nije sklon razbacivanju decibelima, ali bez obzira na prigušeni ispušni sustav koji nema sluha, ispušta tonalitet svojstven jednom dvocilindrašu. Ne treba vam pritom više od nekoliko stotina metara vožnje kako biste shvatili da je tekućinom hlađeni dvocilindraš s dvije bregaste osovine i četiri ventila u svakoj glavi vjerojatno najbolji dio ovog motocikla.

Doduše, u sporijem gradskoj vožnji malo pretjerano nervozan, no na testiranom nas je motociklu puno više smetala činjenica da se volio bezrazložno ugaziti u prvim kilometrima vožnje (dakle, u trenucima kada više nije potpuno hladan, ali još uvijek nije postigao radnu temperaturu). Ta se samo povremena, ali ipak nimalo ugodna, pa čak i potencijalno opasna pojava manifestirala prilikom laganog mijenjanja stupnjeva prijenosa na niže. Svaki puta kada bismo u tu svrhu pritisnuli polugu spojke, doveli bismo se u realnu opasnost da se agregat ugasi bez ikakvog upozorenja, a s obzirom na to da je kada radi na minimumu ionako neobično tih, u početku tu anomaliju nismo uspijevali na vrijeme prepoznati. Shvatili bi što se događa tek kada bi nam zablokirao stražnji kotač.

### Simulator sportske vožnje

S porastom radne temperature, što se obično poklapalo s izlaskom na gradsku obilaznicu, taj bi problem netragom nestao, te su tako stvoreni svi potrebni uvjeti za ispitivanje svega što nam ovaj motocikl može ponuditi. Doduše, već nam je prvo spuštanje s petlje popraćeno nemirnim prelaskom preko neravnine, za koju dosad nismo ni znali da postoji, dalo naslutiti kako će se naše početne sumnje u ovjes ovog motocikla kasnije pokazati sasvim opravdanim, a tome je u prilog išla i činjenica da se kod svakog žestokog ubrzanja, odnosno nešto žustrijeg mijenjanja stupnja prijenosa, stražnji kraj motocikla malo uznemiri i protrese. Kao da je opremljen

Svojom dizajnom Hyosung GT 650 slijedi smjernice oblikovanja klasičnih naked motocikala. To ga čini sasvim posebnim modelom u današnjoj produkciji golih motocikala srednje klase



U oštrijim zavojima prednji kraj motocikla ponekad djeluje pomalo trom, no GT 650 u cjelini ostavlja dojam lako upravljivog motocikla



krutim kardanskim, a ne elastičnim lančanim završnim prijenosom.

No, ovjesom ćemo se pozabaviti nešto kasnije, predmet našeg trenutnog zanimanja su način na koji agregat razvija snagu te krajnje performanse ovog golog motocikla.

A tu se Hyosung GT 650 ne treba sramiti. Odlučna ubrzanja s mjesta, koja će bez ikakvog problema premašiti očekivanja većine kupaca ovog motocikla, ozbiljnije ne posustaju do nekih 170 km/h. Nakon toga arhaični digitalni brzinomjer počinje sve teže ispisivati nove brojke, sve dok se skroz ne zaustavi na nekih 210 km/h.

Sasvim solidno, ako ne i previše za jedan naked motocikl, koji zahvaljujući maloj prednjoj maski omogućuje relativno ugodnu vožnju do nekih 160 km/h. Doduše, na koljenima ćete pritisak zračnih struja osjetiti i puno ranije, no Hyosung je u pogledu aerodinamične zaštite uspio nadmašiti i neke puno modernije gole motocikle. Nažalost, užitek brze vožnje po autocesti kvari povremeno lelujanje motocikla uzrokovano «mekanom» konstrukcijom motocikla i zračnim turbulencijama koje iz sebe ostavljaju automobili i kamioni.

Imajući to u vidu, pametnije je

malo smiriti strasti te se - kako to jednom naked motociklu i dolikuje - razgibavati na nekoj magistralnoj cesti. Hyosung GT 650 će tu pokazati određenu tromost prednjeg kraja, kao i blagu tendenciju zatvaranja upravljača prilikom ulaska u oštrije zavoje serpentinskog tipa, no u cjelini će ostaviti dojam laganog i lako upravljivog motocikla. U prebacivanjima iz jednog u drugi nagib umjereno je brz, bez ikakve agresije koja bi mogla preplašiti manje iskusnog vozača, a to ga uz prijateljsku narav pogonskog agregata kvalificira kao dobrog kandidata za laganu ili srednje brzu vožnju.



Klasična maskica koja obavlja prednje svjetlo ne služi samo kao ukras, već i omogućuje solidnu zaštitu od vjetra do nekih 160 km/h



Komande na upravljaču izvedene su u japanskom stilu



Iako sadrži sve potrebne podatke, ploču s instrumentima bi svakako trebalo učiniti maštovitijom. Za početak bismo poželjeli ljepšu podlogu obrtomjera



Hyosung GT 650 nije samo povoljan, uz malo truda može biti i sasvim zabavan





Rešetkasti čelični okvir ne uspijeva obuzdati uvijanja motocikla

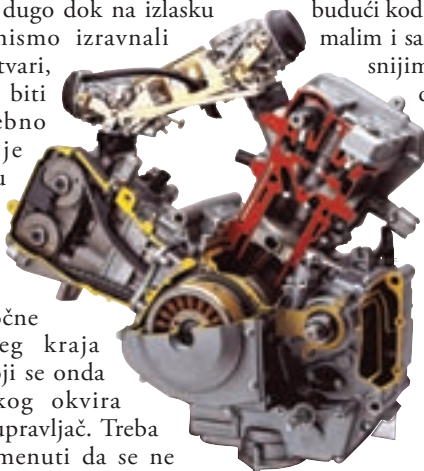
Za nešto puno više od toga mu ipak nedostaje sportske tvrdoće.

Tako je naš svaki malo brži prolazak kroz zavoj bio popraćen uvijanjem i lelujanjem motocikla, a prekovremeni rad ovjesa bi se u pravilu nastavio tako dugo dok na izlasku na ravnici nismo izravnali motocikl. Ustvari, nismo morali biti čak ni posebno brzi, bilo je dovoljno da u nagibu pogodimo i neku sasvim benignu neravninu, pa da počne ples stražnjeg kraja motocikla, koji se onda putem nekakvog okvira prenosi i na upravljač. Treba pritom napomenuti da se ne radi o nekoj posebno opasnoj, već prije svega neugodnoj pojavi.

Naime, i kada leluja, motocikl pokazuje samo vrlo blagu tendenciju proširivanja putanje i ne priprema neko neugodno iznenađenje, tako da nam je ta anomalija svojstvena

kakvom francuskom automobilu starijeg datuma nakon nekog vremena postala čak i zabavna. Pola u šali, a pola u zbilji, mogli bismo na Hyosung GT 650 gledati kao na kakav nevjerojatno realni simulator sportske vožnje, budući kod njega pri relativno malim i samim time bezopasnijim brzinama dolazi

do uvijanja cijelog motocikla, dakle, do pojave koja kod vrhunskih sportskih modela postaje problem



**Tekućinom hladjeni V2 agregat posjeduje po dvije bregaste osovine i četiri ventila u svakoj glavi, s tim da kut između cilindara iznosi ravnih 90 stupnjeva**

tek u ekstremno brzom vožnji.

Moramo se tu ponovo obrecnuti na stražnji amortizer, za koji nam se čini da je alfa i omega svih problema sa stabilnošću ovog motocikla. Premekan i prekratkog hoda, osim

igranja s predopterećenjem ne nudi nikakve mogućnosti podešavanja, što znači da ste jednostavno osuđeni na to da on svojim (ne)radom lagano destabilizira cijeli motocikl. Prednja upside-down vilica zato nudi više mogućnosti podešavanja i u cjelini svoj posao odrađuje na zadovoljavajućoj razini, iako smo primijetili da oštrije neravnine ne uspije apsorbirati, već ih jednostavno preskoči. Tome je sigurno pridonijelo i to što je zbog višeg upravljača i drugačijeg položaja vozača prednja osovina nešto manje opterećena nego što je to slučaj kod tehnički potpuno istovjetnog modela GT 650R, čiji smo test objavili u 88. broju Moto Pulsa.

Tada smo kao jedan od osnovnih nedostataka ovih korejskih motocikala naveli i kočnice. Ovaj put to neće biti slučaj, ne zato jer smo u međuvremenu promijenili svoje mišljenje, već stoga što je testni motocikl umjesto škripavih serijskih udomio kvalitetnije zamjenske kočione pločice. To je pred-

njem disku omogućilo da s puno više samouvjerenosti pokazuje svojih 300 mm i tako ostvari zaustavne putove puno primjerenije ukupnim mogućnostima ovog vozila. Mala investicija za osjetno sigurniju vožnju. Doduše, onaj početni stisak poluge kočnice i dalje nije nagovještavao ništa dobro, no ubrzo nakon toga ulazite u zonu u kojoj uz solidne zaustavne putove možete primijetiti i zadovoljavajuće mogućnosti doziranja.

### Vrlo dobar V2

Kada bismo u opisivanju takvih blago modificiranih, a osjetno primjerenijih kočnica koristili terminologiju koju obično upotrebljavamo za opisivanje pogonskog agregata, konstatali bismo da su Hyosungove kočnice na niskim okretajima neupotrebljive, na srednjim okretajima nude dosta okretnog momenta, dok im na visokim režimima vrtnje možda nedostaje maksimalne snage. Ustvari, prethodna rečenica sasvim dobro opisuje i

**(1) Stršeci čep hladnjaka rashladne tekućine vapi za time da ga sakriju plastične oplate (2) Pogonski agregat je najbolji dio ovog motocikla i odlikuje se linearnim razvijanjem snage (3) Mekani stražnji amortizer umanjuje ukupnu ocjenu ovog motocikla (4) Optimalan omjer gorive smjese kontrolira Lambda sonda u ispušnom sustavu**





Potpuno goli GT 650 nam se čini puno bolje usklađenim sa svojim voznim osobinama od modela GT 650R, koji dizajnom i položajem vozača usiljeno pokušava biti sportski motocikl. Osim toga, iako su tehnički identični, naked je 5.000 kuna povoljniji



sam V2 agregat, koji se diči s pravim kutom između svojih cilindara. Ispod 3.000 okretaja je slabo upotrebljiv i sklon trešnji, no zato obožava srednje okretaje, kada se voli razbacivati svojim okretnim momentom i linearnim razvijanjem snage sasvim svojstvenim takvoj konfiguraciji agregata.

Doduše, V2 agregatima se kroz

povijest često pripisivala i pretjerana sklonost vibracijama, no GT 650 nema takvih problema. Onim osjetljivijima bi možda mogle zasmetati visokofrekventne vibracije koje se mogu osjetiti na stopalima vozača, dok će oni koji se vole voziti nogama čvrsto priljubljeni uz spremnik goriva nešto intenzivniju trešnju

osjetiti i južno od bikini zone. No, gledajući u cjelini, ukupna količina i intenzitet vibracija ne mogu umanjiti inače primjerenu udobnost cijelog motocikla, ne mogu čak ni ozbiljnije protresti inače sasvim pregleadne retrovizore. I to nije sve, jer se osim uglađenošću, Hyosungov dvocilindraš odlikuje i umjere-

nom potrošnjom, koja se na našem testom kretala oko prosječnih 6 litara na 100 prijeđenih kilometara.

Ipak, da biste shvatili zašto je baš agregat najbolji dio cijelog motocikla, trebate ga držati iznad 6.000 okr/min i uživati u solidnom potisku u leđa, koji ne prestaje sve do uključivanja blokade. Pritom deklariranih 81 KS

## ITALJET GRIFON 650

# Original, kopija, klon

● Od kada je Hyosung počeo svoj proboj u Europu, počele su i legende o tome kako je nastao. Te su se priče kretale u širokom rasponu od bajki kako je Hyosung GT potpuno identičan Suzukiju SV 650, do toga da ta dva modela nemaju ništa zajedničko. Istina je kao i uvijek negdje u sredini, a o izvjesnoj povezanosti između ta dva modela svjedoči već sam dizajn, kao i izgled samog okvira, s tim da je kod Suzukija on bio od aluminijske, dok je kod SV-a čelične konstrukcije.

Svojim izgledom koji spada u neka prošla vremena GT 650 izaziva oprečna mišljenja. No, moderni su naki svojim oblikom otišli u neke sasvim druge vode, tako da će se uvijek naći dovoljno onih koji će Hyosungov klasičan izgled prokomentirati kao njegovu veliku prednost. Ipak, klasične su izvedbe samo prve dvije trećine motocikla, dok je stražnji kraj jednostavno previše 'demode'. Osim toga, ukupni vizualni dojam o ovom motociklu kvari i pokoji nemušto izvedeni detalj, poput, primjerice, stršećeg čepa rashladne tekućine, koji izgleda kao kurje oko koje pod



hitno treba spaliti.

Bez obzira na to, Talijani su kao majstori dizajna znali prepoznati unutarnju ljepotu ovog motocikla i cjelokupni vizualni dojam podići na višu razinu. Naime, u pokušaju uskrnuća svog posrnulog poduzeća, vlasnici Italjeta odlučili su iskoristiti Hyosungovu mehaniku kako bi predstavili svoj spoj modernog i retro dizajna. Predstavljen na milanskom sajmu sada već davne

2005. Italjet Grifon 650 je odmah pobudio naše zanimanje.

Baziran na pristupačnom Hyosungu, taj je motocikl zamišljen kao financijski prihvatljiv trendi naked srednje zapremine. Uz korejsku suglasnost, Italjetovi su inženjeri iskoristili Hyosungovu mehaniku te je blago oplemenili nekim svojim idejama. Tako su postavili širi upravljač, malo promijenili ergonomiju, te su u potrazi

za dodatnom ljepotom montirali drugačiji spremnik goriva zapremine svega 12 litara. Agregat, ovjes i okvir ostali su identični originalu, tek su kao nužna intervencija ugrađene Brakingove kočnice.

Pritom prednji nazubljeni disk promjera 320 i čeljusti s četiri klipčića ne unaprjeđuju ovaj motocikl samo mehanički, već i vizualno, a slično se može reći i za sve plastične dijelove i potpuno novi stražnji kraj, koji su Talijani izveli u svom prepoznatljivom stilu. Za potpunu vizualnu transformaciju i uvođenje nostalgije komponente zaduženi su žbici naplatci promjera 17 cola, na koje se montiraju nešto grublje gume.

Nažalost, od predstavljanja ovog modernog scramblera prošle su pune tri godine, a još uvijek nema naznaka da je ista bliži serijskoj proizvodnji. Svojedobno se čak spominjala i sasvim prihvatljiva cijena od 7.000 eura, no kada smo na prošlom milanskom sajmu pristupili prosijedom talijanskom gospodinu smještenom za Italjetovim pultom, dobili smo rezolutno 'ne' i prije nego što smo ga razotvarili do kraja stigli zapitati hoće li Grifon 650 konačno stići u prodajne salone. Ne sluti na dobro za ovaj spoj korejske mehanike i talijanskog dizajna.



GT 650 najbolje od sebe daje na umjereno brznoj otvorenoj cesti gdje do izražaja dolazi i njegova udobnost



Testirani je motocikl umjesto serijskih imao zamjenske kočione pločice i to se odmah povoljno odrazilo na vozne osobine



Inače udobna sjedala mogla bi biti presvučena modernijim materijalima, a dašak modernog dobro bi došao cjelokupnom stražnjem kraju motocikla



pri 9.250 i 67 Nm pri 7.250 okr/min osiguravaju iznenađujuće dobre performanse, uključujući tu i realnu maksimalnu brzinu od 200 km/h, uz napomenu da za uživanje u sportskoj vožnji stupnjeve prijenosa ne treba razvlačiti do samog kraja. Slobodno se i nešto ranije poigrajte s polugom mjenjača, koji sam po sebi ne predstavlja neku vrhunsku komponentu, no uz malenu bi se injekciju mekoće dobro snašao i na nekom japanskom motociklu.

A da biste bili sigurni kako će se taj isti mjenjač, ali i cijeli motocikl, dobro snaći i u vašoj garaži, morate se zapitati što od njega zapravo očekujete. Ako želite besprijeekornu jurilicu ili pak sredstvo za prenemaganje ispred kafića, onda slobodno produžite korak, Hyosung nije vaš izbor. Ovo je motocikl za one koji su umjereniji u svojim zahtjevima, te žele za poštenu cijenu dobiti praktičan motocikl koji je daleko od toga da bude savršen, ali je isto tako puno više od običnog prometala za svladavanje krivudavog puta od točke A do točke B. Zapravo, užitek u vožnji bez većih problema opravdava istaknutu cijenu od 42.301 kuna, koja Hyosung GT 650 čini najpovoljnijim ozbiljnim motociklom na našem tržištu. Još da nije tog prokletog stražnjeg amortizera...

Doduše, stražnji amortizer vjerojatno i nije najveći problem ovog motocikla. Najveći nedostatak Hyosunga GT 650 zapravo je postojanje Kawasaki ER-6n. Samo je 3.500 kuna skuplji, a uz slične performanse posjeduje bolji ovjes, konkretnije kočnice i što je potencijalnom kupcu najvažnije,

imidž pravog japanskog motocikla. No, ako vam je svaka kuna važna, a uz to ste i pobornik klasičnog dizajna određenog okruglim prednjim svjetlom, onda između ovog Hyosunga i sljedećeg najjeftinijeg modela koji udovoljava vašim kriterijima zjapi ogroman zrakoprazan prostor, koji ćete dosta teško ispuniti papirnatim novčanicama.

Mi zato na Hyosung GT 650 gledamo kao na pristupačan početak

koji će svojim performansama uzbuditi svakog novajliju na dva kotača, ali i kao na dobru kartu za povratak motociklizmu nakon dugogodišnje apstinencije. Ako ništa drugo, u tom ćete slučaju biti lišeni kulturološkog šoka, budući GT 650 svojim dizajnom, ali osjećajem koji vam daruje u vožnji, podsjeća na japanske motocikle od prije desetak godina. Preporučili bismo ga i svim onim vječitim teoretičarima motocikliz-

ma, koji od kad znaju za sebe tvrde kako žele posjedovati motocikl, ali si ga – kao – ne mogu priuštiti. Ovaj Hyosung možda i nije baš toliko jeftin da bi ga mogli kupiti na tri bankovna čeka, ali gotovo da ga možete zaraditi u fušu. A vožnja motociklom puno je zabavnija od pukog maštavanja o tome, čak i onda kada na svako duže putovanje sa sobom nosite tablete protiv morske bolesti. Onako, za svaki slučaj. ■



Retrovizori su pametno postavljeni i pregledni

#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> V2, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 81,5 x 62 mm
<b>Obujam:</b> 647 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 11,6:1
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje goriva
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> čelični cjevasti
<b>Ovjes:</b> upside-down vilica, hod 120 mm; straža oscilirajuća vilica s monoamortizerom
<b>Gume:</b> prednja 120/60-17, stražnja 160/60-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki disk promjera 300 mm i kočione čeljusti s 2 klipčića, straža disk promjera 230 mm i kočiona čeljust s jednim klipčićem
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.060, širina 740, visina 1.090, visina sjedala 780, osovinski razmak 1.435, suha težina 196 kg, najveća dopuštena masa 400 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 81 KS (60 kW) - 9.250 okr/min, max. okr. moment - 6,8 kgm (67 Nm) pri 7.250 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 17 l

**+** cijena, pogonski agregat, udobnost

**-** ovjes, imidž, izrada pojedinih detalja