

★ **Hyosung** GV 250 ★ **Jinlun** JL 250-5

USPOREDNI TEST
[4X CUSTOM]
DO 250 CCM



Tisuću "kubika"

★ Keeway Supershadow 250 ★ Kymco Venox 250

Prije nego se stignu javiti kritičari, sami ćemo priznati da je naslov u prenesenom značenju - testirali smo četiri motocikla, svaki zapremine po 250 kubičnih centimetara, što ukupno daje jednu litru. Ova četvorka pristupačnih customa formom udovoljava zakonitostima klase, svaki na svoj način, a vozne osobine i kvaliteta su uglavnom sukladni očekivanjima

TEKST
I FOTO:
MARKO
GUZINA

Prošla su već desetljeća odkako su renomirani japanski proizvođači potaknuti popularizacijom custom motocikala raznih zapremina i formata odlučili ući u taj segment tržišta. Nakon brojnih prodajnih uspjeha vrijednih Japanaca na red su došli ostali stanovnici azijskog kontinenta, čije modele ovom prilikom imamo na testu. Zanimljivo je kako su renomirani proizvođači većinom napustili segment custom motocikala manje zapremine. To se ponajprije desilo zbog činjenice da su njihovi agregati nastali prije nekoliko desetljeća, pa sada ne zadovoljavaju ekološke norme, a razvoj novih stajao bi više nego što se to očekuje od ovih modela u budućnosti. S druge strane su tu ostali istočnjaci, koji s ovim u osnovi bezopasnim dvotočkašima ulaze na igralište u kojem se igraju proizvođači „pravih“ motocikala. Njihove uratke prije svega možemo shvatiti kao



čistih customa



Iako po performansama nisu impresivni, ova četiri motocikla su dobro prilagođena laganom krstarenju provincijskim cestama

pristupačnu ulaznicu u svijet kroma, resica i vjetra u kosi. Dok će neki puritanci, prije svega vlasnici customa veće zapremine, prigovoriti da takav motocikl ne smije imati manje od, recimo, 600 ccm, uvijek su tu i oni koji će reći da mora biti barem 1.100 ccm. Istina leži negdje drugdje, jer koliko god neće impresionirati gromoglasnim zvukom iz ispuha, niti će vam se smrznuti krv u žilama kada ćete plaćati osiguranje za motocikl zapremine prosječnog kombi-vozila, testirana četvorka pripada porodici custom

motocikala, iako se to možda nekom ne sviđa. Makar se ne radi o punokrvnim američkim V-2 mrcinama, naša dva Kineza, Koreanac i Tajvanac biti će vjerni životni suputnici svima koji se za njih odluče, a prvo ćemo prokomentirati njihove različite izgleda unutar velike custom obitelji.

Šareni svijet customa

Svoj četvorici testiranih motocikala u putovnici u rubrici 'nacionalnost' stoji: „custom“. Iako je poli-

tički nekorektno, kao pripadnike ove manjine će ih lako prepoznati staro i mlado. Kamo god krenuli, greške neće biti, a ukoliko za putovanje odaberete provinciju, neki neupućeni dječaci će lako majci viknuti: „Vidi, Harli!“ Nitko tko prati događanja u svijetu na dva kotača neće za ove motocikle lake kategorije upotrijebiti ime koje je postalo sinonim za custom, kako je „Jeep“ gotovo neizbježni naziv za treneska vozila, makar dolaze iz „Majke Rusije“. I koliko god naša fantastična četvorka sa modelima



Diskovi različitih promjera različito dobro funkcioniraju. Tako Jinlun osjetno zaostaje za drugima, dok se Kymco izdiže iznad prosjeka. Keeway i Hyosung imaju zadovoljavajuće kočnice

Četiri motocikla, četiri različita upravljača, od niskog, preko srednjeg, sve do visokog



Harley-Davidsona ima zajedničko upravo koliko i Lada s Jeepom, greške nema. U njihovim srcima tuče srce od kroma. Ipak, pored sličnih gena, moramo primjetiti da se ne radi o dijeci istog oca - djeluju kao da je svakoga od njih stvorio različiti poštar, strah i trepet svakog zaposlenog supruga. Proizvod s potpisom Hyosunga tako može biti okarakteriziran kao cruiser jer počiva na dva debela kotača, ima masivne blatobrane i prilično neutralan položaj za upravljačem. Keeway Supershadow zbog najdulje vilice, povišenog upravljača i položaja sjedenja svakako zaslužuje biti proglašen chopperom, a Kymco Venox možemo okriti epitetom power cruisera. Na kraju je tu i Jinlun, koji zbog obilja opreme, putnih kofera i ostalih detalja lako ulazi u kategoriju dressera, odnosno nakićenih putnih motocikala. Kako nitko od nas ne živi u SAD, postojbini ovakvih motocikala, može se desiti da nismo posve točno protumačili popularnu frazeologiju, no to niti nije presudno, jer razlike možemo i opisati. Hyosung za uzor bez dvojbe ima Harley-Davidson model Fat Boy, što ga određuje u gotovo svakom elementu izgleda. Tu su masivni blatobrani koji se spuštaju prema tlu, mesnati naplatci, koji možda nisu potkrepljeni jednako mesnatim gumama, te široki spremnik goriva. Oprema na ovom modelu je možda oskudna, ali pogodena kombinacija boja i prepoznatljiv „stav“ čine GV 250 upadljivim na njegov način. Tome doprinosi i predimenzioniran ispušni sustav koji skoro u potpunosti dominira desnom stranom motocikla. Keeway predstavlja drugu stranu spektra, jer umjesto niskog i debelog nudi usko i visoko. Tu svakako pomaže prednji kotač većeg promjera te najdulja prednja vilica među testiranim modelima. Visoki upravljač se nadnosi nad spremnik goriva skromne zapremine, a minimalizmu pomalo proturiječe ukrasni kromirani elementi oko agregata. Venox je motocikl s vlastitim, prepoznatljivim stilom, koji sprijeda određuje ne pretjerano duga, ali naglašeno polegnuta vilica. Agregat nije pretjerano istaknut, jer je krom korišten u umjerenim količinama, ali opet je tu s desne strane vrlo upadljiv ispušni sustav, ovaj puta u obliku dva megafona. Stražnji blatobran s



HYOSUNG GV 250



JINLUN LJ 250-5



KEEWAY SUPERSHADOW 250



KYMCO VENOX 250

Četiri konceptjski različita agregata. Hyosung koristi V2 agregat s elektronskim ubrizgavanjem, Jinlun paralelni dvocilindraš jednostavne koncepcije. Keeway je pogonjen V2 agregatom koji se najbolje uklapa u formu customa, a Kymco ima tekućinom hlađeni agregat

uklopljenim svjetlom još uvijek dijeluje moderno i svakako zaokružuje izgled ovog modela. Jinlun u usporedbi s ova tri opisana motocikla izgleda pomalo nedorečeno, iako možemo prepoznati neke zajedničke crte s drugim kineskim proizvođačima. Iako nema prepoznatljiv stil, J1 250-5 je kao vizualna cijelina uvelike definiran obiljem opreme, pa tako prednjim krajem dominiraju svjetla i čudnovati vjetrobran, dok se straga nalaze putni koferi koji stvaraju dojam daleko većeg motocikla. Upravo

kada je riječ o opremi lako je primjetiti velike razlike u testiranim modelima, koji - kada je riječ o dodacima i kromu - pokrivaju čitav spektar od golog pa sve do kićenog.

Jednostavno i ne posve jednostavno

Ako ste pomislili da se krajnosti među testiranim modelima pojavljuju kada govorimo o izgledu, niste u krivu, ali niste niti u pravu. Naime, daleko najveće razlike ćemo ipak prepoznati dok opisuje-





HYOSUNG GV 250



Hyosung podsjeća na Harley-Davidson Fat Boy. Instrumenti su klasičnog dizajna i pregledni, a prekidači s pomalo neuglednom uglatom plastikom i ne pristaju na custom



JINLUN LJ 250-5



Jinlun bi u teoriji bio putni custom motocikl, a to potvrđuju putni koferi i vjetrobran. Instrumenti u ovom slučaju nude dovoljno informacija, mada dizajn nije reprezentativan. Ne vidimo potrebu za voltmetrom, a pokazivač količine goriva s LED lampicama prava je šaka u oko custom izgledu



KEEWAY SUPERSHADOW 250



Keeway je pravi mali chopper i kao takav možda i najatraktivniji od četvorke. Siromašni instrumenti sadrže tek brzinomjer, brojač kilometara i nekoliko lampica. Prekidači su kineska varijacija japanskog dizajna, baš kao i cijeli motocikl

Iako nisu za putovanje oko svijeta, vikend vožnja s prijateljima je ono što je liječnik preporučio

mo tehničko-tehnološki aspekt ovih motocikala. Daleko od toga da sličnosti nema, pogotovo između pojedina dva primjerka, no razlike su neskrivene. Biti će nam lakše ako prvo spomenemo sličnosti. Tu su svakako okviri od čeličnih cijevi, koji se koncepcijom i izvedbom minimalno razlikuju od modela do modela. Slično je i s ciklistikom, koja je pomalo nemaštovita, što i ne čudi - ipak se radi o motociklima čije performanse su u drugom planu, jer ih određuje izgled. Makar se razlikuju po promjerima, hodovima i duljinama, sva četvorica naših lakih teškaša na prednjem kraju ima teleskopsku vilicu. Slična situacija je i straga - iako ćemo vidjeti da nude posve različite razine udobnosti, čelične stražnje vilice s po dva amortizera u svojoj jednostavnosti su gotovo identične. Istim stopama idu i kočione grupe, koje su na papiru besramno slične, ali u primjeni ćemo pronaći osjetne razli-

ke. Za zaustavljanje su tu, dakle, po jedan disk sprijeda i po jedna bubanj kočnica straga. Ovakva konfiguracija nije strana ni većim custom modelima renomiranih tvrtki, ali isto tako poprilično ovisi o kvaliteti izvedbe. Ne brzajmo s ocjenama kvalitete, već se posvetimo onome što nam je trenutno zanimljivije, a to su dimenzije. Naravno, zanimljive su nam jer se testirani modeli po njima itekako razlikuju. Najkompaktniji je Jinlun, koji mjeri svega 1.450 mm međuosovinskog razmaka, a s obzirom na kotače dimenzija 110/90-16 sprijeda te 130/90-15 straga i ukupna duljina mu je najskromnija. Druga krajnost je Kymco Venox, koji između osovina na kojima se vrte kotači dimenzija 120/80-17 te 150/80-15 mjeri čak 1.620 mm. Pozamašne dimenzije donose i najveću suhu težinu na ovom testu: 175 kilograma, naspram umjerenijih 152 kg u slučaju Jinluna. Povoljniji omjer

donosi Keeway Supershadow, koji ima najveći prednji kotač dimenzija 3,00-18 te stražnji mjera 130/90-15, uz međuosovinski razmak od 1.540 mm i uvjerljivo najmanju suhu težinu od 140 kilograma. Ostaje nam još Hyosung, čiji međuosovinski razmak iznosi okruglih 1.500 mm, kotači su dimenzija 110/90-16 odnosno 150/80-15, a teži nemalih 167 kilograma. Kapaciteti spremnika goriva prilično se razlikuju, a kasnije ćemo vidjeti da to nema mnogo veze s potrošnjom, koja nemalo varira, baš kao i drugi parametri. Najmanje goriva sa sobom nosi Keeway Supershadow sa svojih 9 litara. Tek litru više, dakle 10, stane u spremnik na Jinlunu, a Hyosung i Kimco su kapacitetniji sa 14 litara. Čini se da smo dodirnuli sve tehničke aspekte izvan agregata, pa ćemo se sada i njima posvetiti. Ostali su nam za kraj ovog dijela priče jer se tu ipak kriju najveće razlike. Možda naupadljivije je



Kymco je dugačak i nizak, a dojmno svakako doprinose i veliki ispušni topovi. Tek osnovni instrumenti dovoljni su za vožnju, ali rado bismo vidjeli i obrtomjer. Prekidaci su na ovom modelu najbolji



KYMCO VENOX 250



Desnom stranom Hyosunga dominira veliki ispušni sustav, a položaj za upravljačem je udoban

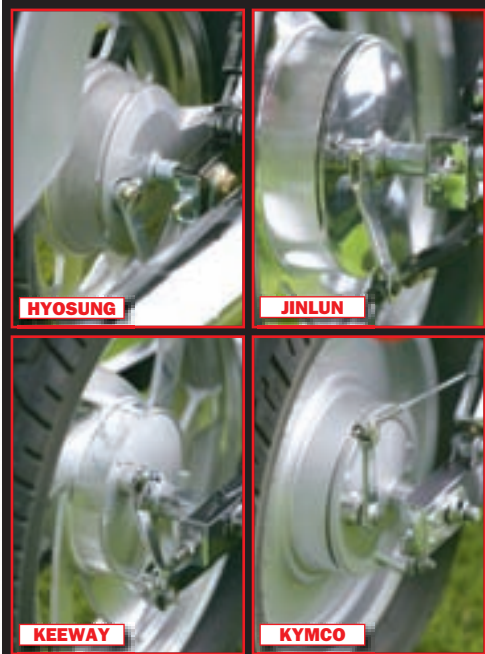
0,4 ccm) ipak najkapacitetniji sa svojih 249,4 ccm, što je rezultat provrta i hoda od 58 odnosno 47,2 mm. Dvojac Hyosung i Kymco izdižu se iznad druga dva motocikla po nekim detaljima, od kojih je prvi svakako hlađenje tekućinom. Nadalje su tu po dvije bregaste osovine i četiri ventila po cilindru, a Hyosung je jedini opremljen i elektronskim ubrizgavanjem, dok ostala tri motocikla koriste rasplinjače. Do sada opisano je sasvim dostatno da se objasne osjetne razlike u snazi. Nije iznenađenje da je najjači Hyosung, čiji agregat razvija 27,8 konjskih snaga pri visokih 10.000 okr/min. Tek nešto manje oslobađa Venox uz 27,5 KS pri još viših 10.500 okr/min. Gotovo 10 „konja“ slabiji je Keeway Supershadow sa svojih 17,9 KS pri 8.000 okr/min, ali to se u vožnji baš ne osjeti. Preostao nam je još Jinlun, čiji agregat drevnih korijena oslobađa 16,3 KS pri 9.000 okr/min, a vidjet ćemo da se i u vožnji pozicionirao kao najslabiji. Nakon malo češanja po glavi i razmišljanja dolazimo do zaključka da još jedino nismo spomenuli činjenicu da sva četiri motocikla koriste mjenjačke kutije s po pet stupnjeva prijenosa, spojke s više lamela u uljnoj kupki te lanac kao odabrani način prijenosa snage do stražnjeg kotača. S tim podatkom zaključujemo odlomak o „tehnikalijama“, što znači da sada možemo raspustiti kosu (tko ju ima) i prepustiti se uživanju u vožnji.

to što Jinlun jedini koristi agregat s dva paralelno postavljena cilindra, dok preostali trojac ima V2 agregate. Ovaj Kinez odskaka i po zapremini, koja je nešto manja i iznosi 233,8 kubičnih centimetara, zbog čega je naša teorija o ukupno 1.000 ccm malo poljunjana. Kod Jinluna su provrt i hod identični i iznose 53 mm, što je nekada davno bio „recept“ za uravnotežene performanse. To ne čudi jer smo vrlo slične strojeve imali prilike vidjeti prije nekoliko desetljeća u nekim modelima s potpisom Honde. Naravno da nema govora da se ovdje radi o istinskom Hondinom agregatu, ako ništa drugo onda po pitanju toliko važne kontrole kvalitete i odabira materijala. Vratimo se zapreminama - na redu je Keeway sa svojih 248 ccm koji nastaju iz provrta

od 49 i hoda od 66 milimetara. Pronicljivi među vama će primijetiti da je hod osjetno veći od provrta, što bi nam trebalo ukazati na težnju konstruktora da osiguraju čim veći zakretni moment u nižim okretajima. Ovo ujedno znači da će srednja brzina klipa biti veća nego kod drugih testiranih modela s manjim hodom, pa bi u teoriji Supershadow trebao biti manje sklon visokim okretajima, ali to će praksa u ovom slučaju opovrgnuti. Slijedi Hyosung GV 250, čija zapremina iznosi 249 kubičnih centimetara, a podatke o provrtu i hodu nismo uspjeli pronaći, iako vjerujemo da je u ovom slučaju provrt veći od hoda, ako ni po čemu, onda prema broju okretaja pri kojem se ostvaruje najveća snaga. Preostaje nam još Kymco Venox, koji je (iako za tek

Poput riba na suhom

Usporedni testovi su zahtjevni, kako po pitanju organizacije, tako i po pitanju provedbe. Treba u pravo vrijeme na pravom mjestu skupiti dovoljan broj test vozača, fotografa i sve druge elemente koji bi mogli biti potrebni. Ipak, ovakva okupljanja imaju i svoje svijetle strane, a to je mogućnost da se malo „poigramo“ na sličnim motociklima. Iako će mnogi spremno ustvrditi da je naš posao samo zabava, a mi to spremno demantirati, ovoga puta moramo priznati da smo se zaigrali i dobro proveli. U osnovi to znači da smo se opustili i pošteno potjerali testne motocikle. Osim što smo na taj način mogli provjeriti koliko čega koji od njih nudi,



HYOSUNG

JINLUN

KEEWAY

KYMCO

Jinlun performansama zaostaje za ostalim testiranim modelima, ali razlike nisu dramatične, tim više što se ne radi o klasi gdje su performanse presudne



I na osjetno većim custom motociklima može se sresti bubanj stražnja kočnica, pa ne čudi ovakvo rješenje na modelima ekonomske klase. U kombinaciji s prednjim diskom kod svih testiranih modela bubanj ostvaruje barem zadovoljavajuće rezultate

Iako zacijelo nikoga neće oduševiti moćnim zvukom, pojavom su ova četiri motocikla prilično uvjerljiva



uspjeli smo i sebi priuštiti ponešto rasonode. Iz ove tvrdnje proizlazi da je moguće zabavljati se na ovim i ovakvim motociklima. Pod zabavom podrazumjevamo bržu i dinamičniju vožnju uz odlučna ubrzanja. No, najprije je trebalo prilagoditi očekivanja. Naime, ovi motocikli nisu namjenjeni jurnjavi - to im nije u genima, ali ni u tehničkim podacima. Dodamo li tome ciklistiku koja prije svega treba udovoljiti vizualnim normama, postaje jasno da treba biti zadovoljan sa svime što ovi motocikli pruže. Naravno, od tekućinom hlađenog, nešto skupljeg dvojca Hyosung-Kymco smo očekivali više, dok smo za Keeway i Jinlun dodatno prilagodili očekivanja. Dakle, kako to sve izgleda u stvarnosti?

Prije svega treba sjesti na motocikl. Tu su uočljive razlike koje možemo povezati s izgledom. Hyosung donosi intuitivan položaj sjedenja koji ne zahtjeva pretjerano privikavanje i na prvi pogled nam se učinio vrlo udobnim. Kasnije smo ustanovili da, kao i na svim testiranim motociklima, stražnjica nakon dulje vožnje biva preopterećena, pa su nam povremene pauze bile dobrodošle. Kymco donosi nešto agresivniji položaj gdje su noge i ruke pomalo „razvučene“ prema naprijed, što će posebno osjetiti vozači nižeg rasta. Viši vozači ionako neće pronaći previše mjesta niti na jednom testiranom modelu. Keeway postavlja vozača u položaj s rukama na ugodnoj visini, ali nešto više savnutim u laktovima, dok su noge prilično ispružene. To znači

da ćemo u početku pri spuštanju nogu na nožne oslonce morati baciti pogled niz stranicu motocikla, kako bismo vidjeli što činimo. Položaj nogu ipak ni u kom smislu nije ekstremna, pa će pronalaženje nogara ubrzo postati rutina. Na koncu je tu i Jinlun, koji nas je položajem vozača ugodno iznenadio. Položaj je udoban i najmanje umara, pa je prava šteta što ostali elementi vožnje nisu na istoj razini. Pokretanje agregata kod Hyosunga i Kymca prava je šala, dok je kod Keeway i Jinluna potrebno uložiti ponešto truda u baratanje čokom, odnosno gasom. Ubacivanje u prvi stupanj prijenosa i kretanje s mjesta kod svih motocikala prolazi uglavnom bez posebnih značajki, iako kod odlučnijeg kretanja spojka kod Jinluna zna zatresti.

Kymcov snažni agregat tek za nijansu zaostaje za Hyosungom, kočnice su mu najbolje, a tek je pri sporoj vožnji pomalo nespretn



Sva četiri motocikla straga imaju čeličnu vilicu s dva amortizera, a njihova funkcionalnost se kreće od previše mekanog kod Jinluna do previše tvrdog kod Keeway



HYOSUNG GV 250



JINLUN LJ 250-5



KEEWAY SUPERSHADOW 250



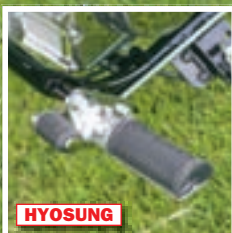
KYMCO VENOX 250

Hyosung nudi najprostranije sjedalo, dok je ono na Jinlunu druga krajnost, mada se niti jedno ne ističe po udobnosti ili neudobnosti

Iako je raspon cijena među ovim modelima nezanemariv, zapravo je kod odabira važnije pitanje vizualnih sklonosti, jer ova četvorka predstavlja razne "žanrove" custom motocikala



Keeway i Hyosung imaju više, a Jinlun i Kymco manje odmaknute oslonce za noge. Jinlun se ističe po podnicama i "klackalica" poluzi mjenjača



HYOSUNG



JINLUN



KEEWAY



KYMCO

Ova, kao i većina drugih primjedbi upućenih tom motociklu, može se objasniti činjenicom da smo na test dobili posve nov motocikl, koji nije bio razrađen na adekvatan način. Ipak, ono što sigurno ne bi nestalo pažljivom razradom su vibracije. Dok Kymco i Hyosung zaslužuju pohvale na tom polju, jer njihovi agregati rade iznimno mirno, Keeway vibrira koliko bismo i očekivali, nikako pretjerano, ali Jinlun tu odskoče. Čim okretaji agregata iole narastu, vibracije počinju škakljati, a zatim i smetati. Kroz sjedalo nisu toliko izražene, iako su prisutne, ali upravljač te ponajviše oslonci za noge u višim režimima zaista jako vibriraju. Zapravo, niti jedan od testiranih motocikala ne briljira pod pritiskom. Mjenjačke kutije pokazuju koliko su spore, a umjerena snaga će kod sva četiri motocikla pružiti ono nešto posebno tek počet-

nicima i vozačima koji nisu imali prilike iskušati jače motocikle. Ubrzanja i međuubrzanja na ovim motociklima jednostavno nisu impresivna i sve se svodi na koncentraciju kako biste prebacili u viši stupanj prinjenosa u pravom trenutku. Agresivno mijenjanje stupnja prijenosa kod sva četiri motocikla će izazvati lagani nemir, jer kombinacija jednostavnih okvira i ovjesa ne osigurava krutost koja bi u tom trenutku bila potrebna. Na kraju, kada konačno „izbrojite“ svih 5 stupnjeva prijenosa, konačna brzina će biti ponajviše u skladu s deklariranom snagom, ali mogli bismo reći i sa cijenom. Jinlun nas je svijetom uspio povesti brzinom od 110 km/h, što odgovara pomalo anemičnom ponašanju agregata. Keeway Supershadow postiže maksimalnih 123 kilometra na sat, a Kymco Venox tek malo više, 124 km/h. Najbrži je nesumnjivo



HYOSUNG GV 250



JINLUN LJ 250-5



KEEWAY SUPERSHADOW 250



KYMCO VENOX 250

Hyosung krasi zaista masivan ispušni sustav. Na Jinlunu je ispušni sustav pomalo neugledan. Keeway i u ovom pogledu liči na veću braću choppera. Kymco se ističe pomalo karikiranim ispuhom



Klasično, kockasto i originalno, prisutne su sve varijacije na temu

Hyosung sa svojih 130 km/h, što smo zapravo i očekivali, pogotovo ako se sjetimo raznih popularnih poslovice koje govore o omjeru uloženog i dobivenog. Ako vas pojačana mehanička buka i umjerene performanse nisu uvjerile da se ne radi o motociklima namjenjenim umjerenom vožnji, nailazak na prve neravnine će vas u to svakao uvjeriti. Naime, ciklistika je element koji na sva četiti motocikla jednostavno ni u najluđim snovima nije namjenjen jurnjavi. Živahni agregat iz Hyosunga ili Kymca bi u nekoj drugoj šasiji omogućio daleko više osmijeha po kilometru, ali u okruženju u kojem djeluju prilično su ograničeni. Tijekom vožnje po ravnim dionicama uzdužne neravnine će lako uznemiriti sva četiri testirana motocikla, iako će pri višim brzinama Hyosung pokazati nešto više stabilnosti. S druge strane, isti motocikl će gotovo

stalno lagano „miješati“, odnosno leluhati po cesti, gotovo neovisno o brzini i vrsti podloge. Ne radi se o opasnoj pojavi, ali ipak GV 250 ne dozvoljava pretjerano opuštanje za upravljačem. Venox, Jinlun i Supershadow će možda malo izraženije reagirati na nepravilnosti u površini ceste, no zato će ostatak vremena biti prilično stabilni. Poprečne neravnine će također uznemiriti ove motocikle, prije svega zato što svi imaju vrlo umjeren hod ovjesa. Dok Hyosung odlikuje usklađen ovjes koji će umanjiti neugodnosti, Venox nam se učinio ponešto tvrdim nego bi trebalo, a Jinlun mekši od onoga što bi bilo idealno. Možda najosjetljiviji po ovom pitanju je Supershadow, koji sprijeda ima previše mekan, a straga previše tvrd ovjes, iako su razlike zapravo puno manje nego bismo očekivali. Pretjerivanje u zavojima može



HYOSUNG



JINLUN



KEEWAY



KYMCO

Sva četiri motocikla koriste aluminijske naplatke modernog dizajna, koji zapravo predstavlja korak naprijed jer serijski custom motocikli u pravilu imaju vrlo jednostavne naplatke



HYOSUNG GV 250



KEEWAY SUPERSHADOW 250



JINLUN LJ 250-5



KYMCO VENOX 250



Supershadow je u opuštenoj vožnji vrlo dobar, ali neusklađen ovjes pokazuje nedostatke pri dinamičnoj vožnji

Venox je okretnan i upravljiv, a agregat mu gotovo uopće ne vibrira



biti iznimno zabavno kada jednom shvatite što sve smijete. Zbog već opisanih osobina ovjesa i zavoji s najravnijom i najkvalitetnijom podlogom stvorit će dojam nemirnog mora preko kojeg „navigate“ u relativno malom plovilu. Prvi zavoj u koji smo ušli prebrzo neugodno nas je iznenadio na sva četiri motocikla, jer su oni po većini voznih osobina vrlo slični. Tek kasnije, kada smo shvatili da motocikli zadržavaju putanju i pored svih oscilacija, dolazi na red element zabave, jer agresivna vožnja na ovoj četvorki ni u kom smislu nije dosadna. Razlike koje smo primijetili odnose se na činjenicu da će Jinlun i Hyosung „zaplesati“ usklađeno, prednjim i zadnjim krajem, ali Kinez će svoje pokrete ipak više naglasiti. Keeway će naglašenije oscilirati prednjim krajem, a Kymco možda malo naglašenije stražnjim.

Umjereno je ono pravo

Nakon što smo jurili i pomalo pretjerivali, dolazi trenutak da usporimo. A kad smo već kod usporevanja, prava je prilika prokomentirati kočnice. Znamo da im performanse nisu impresivne, ne zato što se radi o lošim motociklima, nego zato što pripadaju umjerenom klasi. Nakon što smo tome prilagodili očekivanja, mirne duše možemo reći da sva četiri motocikla imaju adekvatne kočnice, ali pošto je ovo ipak usporedni test, ne bi bilo korektno ne usporediti ih. Daleko najbolju kočionu grupu svakako ima Kymco Venox, čije kočnice se najljepše doziraju, a i krajnja sila kočenja nadilazi ostala tri modela. Dodamo li tome i vjerojatno najkrući okvir te dobar položaj za upravljačem, Venox osigurava zavidno veliku sigurnost prilikom kočenja. Nešto manje uvjerljive kočnice krase Hyosung GV 250, koji nas je možda više razočarao povratnim informacijama koje motocikl pruža prilikom kočenja, nego samom silom. Spomenimo da je papučica stražnje kočnice imala

Na zavojitim dionicama se među ovom četvorkom vodi mrtva utrka, jer pobjednik je onaj koji ima najviše hrabrosti



pretjerano dug hod, pa iako se radi o nedostatku koji je lako eliminirati podešavanjem, bolje da na njega ukažemo. Keeway Supershadow je opremljen kočnicama koje nikoga neće impresionirati, mada su sasvim dostatne za sigurno zaustavljanje u svim situacijama. Vrlo mekan prednji ovjes pomalo kvari sliku, odnosno, da je u prednjim vilicama gušće ulje, zasigurno bi kočenje bilo puno uvjerljivije. Na kraju je tu Jinlun, kojeg također odlikuju dostatne kočnice, ali u usporedbi s ostalim trojcem bez dvojbe su na začelju. Opet možemo spomenuti da se radilo o posve novom motociklu i da su kočnice kroz test postale nešto jače, ali još uvijek su zaostajale za konkurencijom. Da li je u pitanju njihova nešto lošija kvaliteta ili pak neobjašnjiva sklonost

Kineza prema neumjerenom konzerviranju svih proizvoda i dijelova koje možda i ne treba konzervirati, nismo sigurni. U svakom slučaju, kombinacija diska i bubnja pokazala se adekvatnom za sve testirane motocikle i njihove performanse uz opisane razlike. Ipak, kroz različite režime vožnje došli smo do spoznaje da su sva četiri testirana motocikla savršeno skrojena za umjerenu vožnju. Osim što to ne iziskuje naprezanje agregata (koji jesu srčani, ali ipak im više odgovara srednji režim), cijeli motocikl kao da nekako bolje funkcionira kada se ne pretjeruje. Koji god od testiranih primjeraka vozili, kada nakon brže vožnje popustimo gas, imali smo osjećaj da motocikl doslovno odahne. Ono što im odgovara je opušteno kretanje s mjesta

te lagano otvaranje gasa. I bez gledanja na obrtni broj (gdje je raspoloživ) lako ćemo osjetiti kada agregat uđe u srednji režim broja okretaja koji mu najviše odgovara. Ako u tom trenutku prebacimo u viši stupanj prijenosa, ubrzanja će biti dovoljno dinamična da imamo osjećaj vožnje na motociklu, a ne trajektu, što će većini korisnika biti više nego dovoljno. Srednji okretaji u najvišem stupnju prijenosa omogućit će krstarenje između 60 i 80 km/h, a u tom režimu vožnja postaje zaista opuštajuća. Nedoručeni ovjesi će tada najmanje ukazivati na svoje nedostatke, kočnice će biti dovoljno jake za iznenadna zaustavljanja, a agregati će ugodno mrmljati. Ipak, i ovdje ćemo moći prepoznati razlike među pojedinim modelima. Keeway će stvarati

Jl 250-5 u vožnji nemalo vibrira i to se manifestira na sjedalima, upravljaču i osloncima za noge

GV 250 je stabilan pri višim brzinama, a krasi ga odličan agregat s elektronskim ubrizgavanjem



Testirani modeli vas neće prevesti žedne preko vode. Koliko platite, toliko ćete i dobiti. To su iskreni i pošteni motocikli, pa ako očekivanja prilagodite količini izbrojanih novaca, neće doći do neugodnosti



ugodne vibracije i vjerojatno najuvjerljivije stvarati sliku istinskog custom motocikla, ali ukoliko odlučite naglo ubrzati, trebat ćete prebaciti barem jednu brzinu niže. Jinlun će cijeli doživljaj lagano narušiti svojim nešto grubljim vibracijama, koje su u opisanom režimu ipak najmanje izražene, dok će međuubrzanja biti stvar snova. Odlučno otvaranje gasa rezultirati će gotovo neprimjetnom reakcijom, a ozbiljnija ubrzanja će zahtjevati spuštanje do trećeg stupnja prijenosa. Venox, kao prvi od dva modela koji koriste tekućinom hladene agregate, gotovo posve uklanja vibracije iz jednadžbe. To

znači da će vožnja možda biti malo manje „bogatog okusa“, ali isto tako će i manje zamarati na duge pruge. Pravilno razvijanje snage kod ovog modela znači da ukoliko ne namjeravate obarati rekorde možda i nećete morati „šaltati nižu“ da biste ubrzali iz ovog srednjeg režima. Položaj za upravljačem i cjelokupan vrlo solidan dojam cijelog motocikla doprinose stvaranju osjećaja moći. Ostaje nam spomenuti i GV 250, koji se u ovoj ulozi također dobro snalazi. Poput Kymca, vibracije su gotovo posve uklonjene iz rada Hyosungovog agregata, a elektronsko ubrizgavanje čini ga nadmoćnim kad je riječ o razvijanju snage. Iako ni Kymco nije za odbaciti, tek će na Hyosungu otvaranje gasa u najvišem stupnju prijenosa rezultirati onim guranjem u leđa koje svima odgovara

prilikom vožnje, jer govori o snazi njihovog motocikla. Ipak, koliko god uvjerljiv u srednjem i višem režimu, GV 250 sa smanjenjem brzine postaje pomalo trom i nespretan, pa se prilikom sporog prolaska kroz zavoje ili manevriranja na mjestu osjeti njegova težina. Slična vas sudbina očekuje i ako odaberete Kymco Venox, koji je deklarirano najteži i to ipak ne uspijeva sakriti. Jinlun nas je ugodno iznenadio položajem tijela, bogatom opremom i - nećete vjerovati - vjetrobranom. Iako vizualno nikako ne ide uz jedan ozbiljni custom motocikl, Kinezi su ipak napravili nešto dobro, jer pomalo nakazan vjetrobran odlično štiti od struja zraka protiv kojih drugi testirani motocikli jednostavno nemaju lijek. Koliko god krajnja brzina od 110 km/h nije impresivna, na dulje pruge vjetrobran pomaže protiv umora, ali će zato vibracije pridonijeti umoru. Najokretnijim u vožnji pokazao se Keeway Supershadow, čije vibracije nas nisu toliko mučile koliko neusklađen ovjes. Osim

Najokretniji uz tek ponešto vibracija, Keeway je ugodan i zabavan za vožnju



Izdružena prednja vilica znači da se pri sporij vožnji na upravljaču osjeti težina, ali pravilno razvijanje snage donosi užitek u vožnji



ODRŽAVANJE I EKSPLOATACIJA



Cijena slave

Popriličan je broj ljudi koji u kupnju motocikla ili nekog drugog prometala ulaze vođeni idejom da im je to prvi i posljednji izdatak. Nakon davanja za osiguranje, cestarine, raznorazne "ekološke" poreze kojima je prvi zadatak očistiti naše novčanike, te troškova registracije, tu je trošak goriva. Iako se u nas prema nekim izvorima troši tri puta više

plavog dizela nego je potrebno ribarima kojima je namijenjen, to ipak nije legalno rješenje, a nije niti uputno benzinske agregate hraniti dizelskim uljem. Dakle, prosječna potrošnja je bitan podatak jer se radi o najvećem trošku eksploatacije. Po tom pitanju je najštedljiviji Keeway s nevjerojatno malim apetitom od svega 3,5 litara na 100 prijedjenih kilometara. Nešto

	Hyosung GV 250	Jinlun JL 250-5	Keeway Supershadow 250	Kymco Venox 250
Lanac i lančanici	2.000 kn	440 kn	699 kn	736 kn
Kočione pločice (disk)	160 kn	130 kn	106 kn	250 kn
Kočione obloge (bubanj)	208 kn	70 kn	76 kn	433 kn
Filter ulja	57 kn	-	76 kn	147 kn
Sajla spojke	110 kn	80 kn	113 kn	285 kn
Ukupno	2.535 kn	720 kn	1.070 kn	1.851 kn
IZMJERENO				
Krajnja brzina (km/h)	130	110	123	124
Potrošnja (l/100 km)	5	7	3,5	7

veću žed, apsolutno opravdanu boljim performansama, pokazao je Hyosung, koji je na našem testu trošio 5 l/100 km, dok su Kymco i Jinlun pravi mali pohlepnici koji su uspjeli "progutati" i 7 litara, što je dvostruko više od već pohvaljenog Keewaya. S obzirom da se sada cijena benzina kreće oko okruglih 10 kn, lako je izračunati koliko će vas koštati putovanje od 100 km. Nakon ovih svakodnevnih troškova tu su još i izdaci za održavanje. Kao i po svakom drugom pitanju, razlike među testiranim modelima su velike. Odredili smo "popis za kupnju" nekih osnovnih elemenata koje treba povremeno zamijeniti, zbrojili njihove vrijednosti i došli do rezultata vidljivih u tablici. Jednu krajnost predstavlja Jinlun, čiji dijelovi su iznimno povoljni, pa za sve s našeg popisa valja izdvojiti samo 720 kn, dok je

dijametralna suprotnost Hyosung s računom od 2.535 kn za odgovarajuće dijelove. "Potrošačka košarica" kod Keewaya će vas koštati 1.070 kn, dok u Kymco prodajnoj mreži navedeno košta 1.851 kn. Prilikom servisa će još valjati izdvojiti i "par sto" kuna za razna ulja, čija cijena znatno varira o kvaliteti, a smetnuli smo s uma raspitati se koliko košta radni sat u ovlaštenom servisu. Cijene guma nismo navodili, jer otkv motocikli male snage su prema njima vrlo blagi pa im je vijek trajanja dug. Uglavnom, bila nam je želja ovim napisom ukazati na činjenicu da kada jednom kupite svog sjajnog "željeznog konja", koštao on 20 ili 200 tisuća kuna, treba nastaviti s trošenjem ako želite on s vama na leđima putuje znanim i neznanim prometnicama.

toga, iako upravljivost nije kompromitirana, učinilo nam se da je upravljač ipak ponešto preuzak. Odlomak o vožnji prikladno je zaključiti podacima o potrošnji, jer smo i mi testiranje zaključili posjetom benzinskoj crpki. Motocikle smo vozili jednakim režimom po jednakim prometnicama, ali svejedno smo na kraju dana bili iznenađeni potrošnjom. Žed su pokazali Kymco i Jinlun, koji su na 100 km prosječno potrošili 7 litara goriva. Potrošnja Hyosunga od 5 litara nam se učinila umjerenom, jer moramo priznati da testne modele nismo štedjeli, ali posve nas je impresionirao Keeway. Koliko god smo mi bili spremni na dugo dopunjavanje njegovog nevelikog spremnika, Supershadow je potrošio upola manje od žednog dvojca, dakle 3,5 litara goriva na 100 prijedjenih kilometara. S ovim podacima vas ostavljamo promišljanju o tome koji od testirane četvorke bi vam najbolje odgovarao, a u tim razmišljanjima možda pomogne i zaključak koji slijedi.

Manje očekivanja, više zadovoljstva

Ne možemo se oteti dojmu da sva četiri motocikla ciljaju prema jednakoj ili barem podjednakoj publici. Bilo koji od testiranih modela najbolje bi odgovarao vlasniku koji od motocikla ne očekuje previše, ponajprije po pitanju performansi, bilo da se radi o osobi koja želi osjetiti život na dva kotača, ali ne može ili ne namjerava uložiti previše sredstava, ili pak o nekome tko je to već iskusio, ali mu veći motocikl ne predstavlja opravdani izdatak. Ukoliko je neki od njih vaš prvi motocikl, vjerojatno ćete biti ugodno iznenađeni, a ako su vaše aspiracije prilagođene, vjerojatno ćete imati dug i sretan zajednički suživot. Ako ste pak imali priliku iskušati neki motocikl s više od tridesetak konjskih snaga, vrlo je vjerojatno da ste već

prerasli ovu četvorku, ali onda možete prilagoditi očekivanja. Zapravo, čim manje od njih očekujete, po pitanju performansi, ciklistike ili bilo čega drugoga, to će vam više pružati. S druge strane, ovako nevelike investicije ćete si lako opravdati, jer cijene po kojima se testirani motocikli nude zapravo nisu pretjerane. Možemo reći da je Keeway po tom pitanju najkonkurentniji, jer za 19.990 kn dobijate zaista uvjerljiv motocikl, koji ima pokoji nedostatak, ali osim što ih je moguće ukloniti i ovako ih je lako opravdati cijenom. Tu je i Kymco Venox, za koji bi trebalo izdvojiti čak 14.000 kn više, ali opet se

U kraćim zavojima Hyosung pokazuje koliko je težak, a nailazak na neravnine ga ponešto uznemiri, iako se radi o vrlo solidnom motociklu

Najbolji položaj za upravljačem i vjetrobran znače da bi Jinlun bio odličan za izlete, ali vibracije donekle zasjenjuju ove prednosti





Korejanci su uložili poprilično truda u završnu obradu, a i tehnološki je ovaj motocikl napredniji od drugih

HYOSUNG GV 250



Obilje opreme spašava pomalo nespretno dovršen motocikl, a kvaliteta je u skladu s očekivanjima

JINLUN LJ 250-5



Teško je reći tko je pobjednik. Razlike u performansama nisu dovoljne da bi u potpunosti opravdale razliku u cijeni. Zato jednostavno razmislite koji od ovih čeličnih konja vam se najviše sviđa



Kinezi su na Keewayu zasukali rukave, pa nema previše tipičnih propusta u završnoj obradi. Pristojan motocikl za poštenu cijenu

KEEWAY SUPERSHADOW 250







Vrijedni Tajvanci su se odavno izdignuli iznad kineskih proizvođača, pa ne čudi što je Venox toliko solidan

KYMCO VENOX 250

radi o motociklu koji će kvalitetom (a nakon niza godina i dobrom reputacijom) lako opravdati trošak od 33.995 kn. Ugrađena tehnologija i uvjerljiva kvaliteta lako će i Hyosung GV 250 učiniti opravdanim troškom, pogotovo zato što ovaj motocikl nudi idealno prometalo za sve ljubitelje guvernera Schwarzeneggera i popularnog Terminatora, koji se vozio na vizualno sličnom modelu. Ostaje nam spomenuti da Jinlun JL 250-5 košta 24.000 kn, što će se u usporedbi s ponuđenim performansama

možda i učiniti pretjeranim, ali to se donekle kompenzira vrlo bogatom opremom. Ako ste se pitali što je s vrijednosti polovnog motocikla, reći ćemo da „nije zlato sve što sija“. Možemo to reći i ovako: niti jedan od ovih motocikala ne predstavlja trajnu vrijednost, ali umjerena početna cijena znači da niti gubitak kroz nekoliko godina eksploatacije neće biti pretjeran. Kako se radi o vrlo različitim, a opet vrlo sličnim modelima, nećemo si dozvoliti da vam ukazujemo na to koji je savršen baš za vas. Sve

se svodi na činjenicu da svi oni nude prilično puno onog posebnog doživljaja u kojem uživaju motociklisti u zamjenu za neveliku sumu službene valute. Razmišljate li o ovakvom motociklu vjerujemo da će vam podaci iz ovog testa pomoći pri donošenju odluke, a odluka koliko želite potrošiti i koji vam je od testiranih motocikala najljepši na kraju je ipak na vama. Za kraj ćemo reći: ukoliko si dozvolite da budete ugodno iznenađeni, možda vam se baš to i dogodi. ■

				
	Hyosung GV 250	Jinlun JL 250-5	Keeway Supershadow 250	Kymco Venox 250
MOTOR I PRIJENOS				
tip agregata	2 cilindra, V	2 cilindra, paralelni	2 cilindra, V	2 cilindra, V
promjer x hod (mm)	-	53 x 53	49 x 66	58 x 47,2
zapremina (ccm)	249	233,8	248	249,4
tip razvoda	dvije bregaste osovine u glavi, 4 ventila po cilindru	-	-	dvije bregaste osovine u glavi, 4 ventila po cilindru
hlađenje	zrakom i uljem	zrakom	zrakom	tekućinom
napajanje	elektronsko ubrizgavanje	rasplinjači	rasplinjači	Keihin rasplinjači promjera 30,5 mm
max. snaga KS (kW)-o./min.	27,8 (20,4) - 10.000	16,3 (12) - 9.000	17,9 (13,2) - 8.000	27,5 (20,2) - 10.500
max. okretni moment Nm -o./min.	-	15 - 6.500	16 - 6.000	19,8 - 8.500
spojka	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
br. brzina	5	5	5	5
CIKLISTIKA				
Okvir	čelični cjevasti	čelični cjevasti	čelični cjevasti	čelični cjevasti
prednji ovjes	teleskopska vilica	teleskopska vilica	teleskopska vilica	teleskopska vilica promjera 41 mm
stražnji ovjes	dva amortizera	dva amortizera	dva amortizera	dva amortizera
prednji kočioni sustav	disk	disk	disk	disk promjera 320 mm i kliješta sa 2 klipača
stražnji kočioni sustav	bubanj	bubanj	bubanj	Bubanj promjera 180 mm
guma prednja	110/90-16	110/90-16	3,00-18	120/80-17
guma stražnja	150/80-15	130/90-15	130/90-15	150/80-15
DIMENZIJE				
međuosovinski razmak	1.500 mm	1.450 mm	1.540 mm	1.620 mm
duljina	2.270 mm	2.210 mm	2.225 mm	2.325 mm
širina	800 mm	815 mm	762 mm	840 mm
visina	1.090mm	-	1.145 mm	1.080 mm
visina sjedala	700 mm	-	-	-
spremnik goriva	14 l	10 l	9 l	14 l
težina (suha)	167 kg	152 kg	140 kg	175 kg
garancija (godina)	2	1	2	2
CIJENA	31.344 kn	24.000 kn	19.990 kn	33.995 kn
PREDNOSTI	stabilnost pri srednjim i višim brzinama, agregat, nema vibracija	položaj tijela, oprema, vjetrobran	stražnja kočnica, najokretniji, cijena	položaj za upravljačem, nema vibracija, razvijanje snage, kočnice
NEDOSTACI	težina u kraćim zavojima, ovjes ljulja, prazan hod stražnje kočnice	vibracije, nejak agregat, spojka, kočnice	nešto vibracija, uzak upravljač, krut stražnji i mekan prednji ovjes, siromašni instrumenti	okretnost, težina se osjeti