



FOTO: ANDERS FILTENBORG

Udfordring på pris og kvalitet

Det betaler sig ikke altid at købe billigt. I en duel på pris og kvalitet kommer ny Hyosung til kort over for kendt Suzuki

Suzuki SV650N ★★★★★
Pris inkl. levering: 88.730 kr.
 2 cyl. - 70 hk - ca. 200 km/t - 18,5 km/l

↑ Pris
 Forbrug
 ↓ Vindbeskyttelse
 Vibrationer
 Gasgivning

■ Når koreanske Hyosung lancerer GT650, er der ingen tvivl om, at konkurrenten er Suzukis populære SV650. Men Hyosung skulle have kigget Suzuki bedre i kortene. Selv om de to er bygget efter samme opskrift – billige mo-

Hyosung GT650 ★★★★★
Pris inkl. levering: 76.730 kr.
 2 cyl. - 79 hk - ca. 185 km/t - 19,8 km/l

↑ Pris
 Forbrug
 ↓ Bremses
 Affjedring
 Motor
 Kvalitet

torcykler til fornøjelse og nærtransport – gør Suzuki alt bedre end koreaneren.

Kvaliteten i Hyosung er lav, detaljerne billige, og køreteknisk er Hyosung overhalet af den 12.000 kr. dyrere Suzuki. Gensalgsværdi-

en kender ingen endnu, men Hyosung taber sikkert mindst det samme som Suzukien.

Suzuki SV650N har de seneste år ligget lunt i salgsstatistikkerne, og det burde ikke ændre sig med 2004-modellen. Prisen lægger ikke op til det helt store sus, men med 169 kg, 70 hk, en kompetent affjedring og et stift stel gør Suzuki det, den skal – og lidt til.

Motor har testet den nøgne N-model, som vi finder mere harmonisk end kábemodellen. Den model har højere styr, fodhvilerne

længere nede og fremme og mindre akselafstand. Hvor man på kábemodellen har meget vægt på hænderne, mere end effekten er til, er N-modellen mere afslappende og mere harmonisk at køre.

Suzukien er lille nok til, at alle kan tumle den, uden at komforten er gået fløjten for de store kørere. Bagsædet er brugbart til længere ture, og det er udstyret med et godt fartgreb. Motoren er omdrejningsvillig og har et solidt bundtræk, så motoren opleves større, end den er. Det gør ofte

nedgearinger overflødige. Og så lyder den dejlig.

Lette nedbremsninger klarer motoren uden hjælp fra bremserne med den kraftige V2-motorbremse. V2eren vibrerer en del ved lave omdrejninger, men med mindre man forventer en symaskines gangkultur, er den pludrende lyd en del af charmen.

Den lette motorcykel gør svingkørsel nem. Suzuki holder sporet og er stabil til topfart. Bremserne er rigelige til den lave vægt og nemme at dosere. Suzuki kan bremse dybt ind i svingene, uden at affjedring og stel afslører svagheder. Det viser, at motorcyklen er i fin balance. Kun ekstrem sportslig kørsel får unoder frem.

Kræfterne og momentet kombineret med oprejst kørestilling gør, at gassen kan være lidt *tricky*

i de lave gear, og i 1. gear løfter motorcyklen sig nemt på baghjul. Tendensen forværres yderligere med en bagsædepassager.

Suzukien har, som andre nøgne motorcykler, problemer med vindpresset ved motorvejshastigheder. Heldigvis har SV650N en rund forlygte, og derfor er der et utal af vindskærme til eftermontering. Instrumenteringen er letlæselig med digitalt speedometer og en analog omdrejningstæller.

Til hverdag og leg gør Suzuki det rigtigt godt, og de færreste kørere vil kunne finde begrænsninger på offentlig vej. På plussiden tæller også en god pris, fine køreegenskaber og en fornuftig brændstoføkonomi.

Kopien Hyosung har købt sig til hjælp hos Suzuki-fabrikken for at kunne lave sin version af Suzukis bestseller. Det viser designet og den grundlæggende teknik: To cylindermotoren og upside down-forgaflen får umiddelbart Hyosung til at fremstå lige så god som Suzukien.

Men et nærmere eftersyn afslører, at Hyosung ikke har lyttet ordentligt til Suzukis ingeniører. Hyosung har nemlig af hensyn til prisen valgt at benytte stål, hvor Suzuki bruger aluminium. Forarbejdningen er heller ikke på japansk niveau, og detaljerne virker

billigere. Hyosung er kort sagt ikke så vellykket som Suzuki.

Suzuki køres intuitivt: Man stiger op og kører, som om man aldrig har kørt andet. Hyosung skal man derimod vænne sig til. Både motor og køreegenskaber halter på den koreanske opkomling.

Motoren er som Suzukis vandkølet med to cylindre i V-form. Opgivelsen på 79 hk virker optimistisk. Med et relativt tungt stålstel og forgaffel er Hyosung ikke motorcyklen, der løfter forhjulet, og Hyosung er ikke så hurtig i af-sættet som Suzuki.

Siddestillingen er god, hvis man er under gennemsnitlig højde – helst ikke over 170 cm. En lav sædehøjde og højt placerede fodhviler giver krampe i benene for højere personer.

Sædet er meget blødt polstret og giver øm bag efter få kilometers kørsel. Styret er bredt og højt med god føling, men desværre kan justerskruen på forbremsen kun nås af de mest langfingrede.

På en perfekt landevej fungerer Hyosung udmærket. Styringen er neutral, og motorcyklen er nem at lægge ind i svingene.

På dårlig vej når Hyosung sin grænse tidligt. Den hårde affjedring magter ikke ujævnheder. Og vi undrer os såre over, at Hyosung har valgt en dårligt funge-

rende up-side-down gaffel fremfor en god, traditionel forgaffel.

Bremserne er ringe. Klemmes grebet helt ind til styret, bremses motorcyklen fornuftigt, men så er der også garanti for, at følingen med bremserne er forsvundet. Det kan og skal gøres bedre, og Hyosung arbejder for tiden på at finde nye bremseklodser, som forbedrer motorcyklens bremseevne.

Testeksemplaret var monteret med en lille styrkåbe til at fjerne fartvinden fra føreren. Den dækker desværre også for blinklyset. Den eftermonterede udstødning larmede kraftigt og var formentlig delvis grund til den ujævne motorgang og udsættelse ved høje omdrejninger.

Af Tommy Rønn
 og Anders Berner

Suzuki SV650N	
Motor	2 cyl. (V) - 8 vent. - 645 ccm
Maks. effekt	70 hk v. 9000 o/min.
Maks. moment	62 Nm v. 7400 o/min.
Hvor hurtigt?	
Topfart	ca. 200 km/t
0-100 km/t	ca. 4,4 sek.
Hvor stor og hvor tung?	
Akselafstand, cm	143
Sædehøjde, cm	80,5
Tørvægt	169 kg
Tankindhold	16 l
Dæk, for - bag	120/60R17 - 160/60R17
Bremses for - bag	Dobbelt skive - skive



Erfaren eller ej, alle vil finde Suzuki harmonisk, inspirerende og let at køre



Hyosung gør sig bedst på plan asfalt uden for mange sving