

Contre-attaque coréenne

25 juin 2009

La Corée se révèle

Moto-zoomée voici trois ans, la GT650R avait révélé un potentiel intéressant que la marque coréenne devait peaufiner pour prétendre inquiéter les Japonaises dans le créneau très relevé des moyennes cylindrées. Avec ce nouveau roadster doté de l'injection, Hyosung acquiert ses lettres de noblesse.



Injection, catalyseur, instrumentation, freinage, suspensions, orientation fun: pratiquement tout est marqué du sceau de la nouveauté sur cette GT 650 « efi » (pour *electronic fuel injection*). Chez l'importateur belge, on a foi en cette lointaine parente de Suzuki SV 650, et après l'avoir essayée, c'est un enthousiasme que nous partageons: ce petit roadster mérite toute votre attention. Non seulement parce que sa mécanique éprouvée a largement fait ses preuves tant en fiabilité qu'en agrément, mais aussi parce que son châssis acier lui confère un comportement des plus sains et surtout parce que son prix de vente de 4990€ en fait un indiscutable maître-achat. Pensez donc, c'est à peine plus cher qu'une YZF R125 ou qu'une Ninja 250 R! Et si on compare avec la Suzuki Gladius, au prix pourtant comprimé par le troisième constructeur mondial, on se situe encore 30% (!) en dessous de l'addition requise par la Nipponne...



En progrès partout

Inspection



Bien entendu, pour décliner son « gros » moteur dans cette configuration roadster, Hyosung a consenti quelques efforts en R&D. Par exemple, pour concevoir cette toute nouvelle coque arrière fort réussie, qui intègre joliment un feu à diodes et des poignées de maintien efficaces à l'usage. C'est le cas également pour la nouvelle planche de bord, joliment éclairée de bleu; sans fioritures, elle présente cette grande qualité d'être bien lisible grâce à son affichage digital contrasté. On y trouve le nécessaire (double trip, horloge, température moteur, jauge, ...) mais rien de superflu, on s'en serait douté. Le phare avant est neuf lui aussi, tout comme son petit capot, lequel procure au pilote une protection bien supérieure à ce que sa petite taille laisse à penser de prime abord. Conception nouvelle également pour la sellerie, dont les formes participent à la personnalité esthétique de la machine. Ces « galettes » sont cependant mieux dessinées que confortables puisque leur rembourrage ferme les rappelle assez rapidement à vos fessiers... Avec l'adoption de nouveaux étriers de frein à double piston, Hyosung franchit un autre pas important touchant aussi bien à la sécurité qu'à l'efficacité dynamique; d'autant qu'une définition revue des suspensions vient homogénéiser le comportement général eu égard à la « R » testée en 2006. Ce travail déjà considérable se double d'adaptations mécaniques visant à rendre le roadster plus exploitable dans les bas et moyens régimes: sa puissance annoncée est en baisse par rapport à la « R », passant de 80 à 73cv, mais son couple maximal, comparable à celui de la Gladius, est obtenu plus bas, dès 7600rpm.



Vous le constatez comme nous, tout cela est de fort bon augure. Et, si l'on s'attache à la finition plus en détails, on constate la même évolution vers le haut en dépit de certains éléments qui doivent encore être peaufinés. Par exemple, si les soudures sont étonnamment soignées (on en connaît de pires chez Suzuki), le faisceau électrique nécessite quelques soins, certaines cosses ne paraissant pas étanches. De même, le câble d'embrayage nous a semblé bien à l'étroit et le boîtier électronique n'est tout simplement pas fixé sous la selle... Puisqu'il n'a aucun endroit où aller, ce n'est pas bien grave, mais ça ne laisse pas d'étonner lorsqu'on est habitué aux standards japonais. Ceci dit, il faut laisser à la Hyosung le fait que dans l'ensemble, elle constitue clairement un produit sérieux, qui a désormais des années-lumière d'avance sur la production chinoise. Signalons aussi que, dans leur majorité, les pièces détachées coréennes s'avèrent moins dispendieuses que leurs homologues du Soleil Levant et que le programme d'entretien est comparable à ce qu'exige une Japonaise.



Dynamique et amusante

En action



Au guidon, on a vite la confirmation que la sellerie est ferme. A vrai dire, cela ne posera de problème que si la route se prolonge car, dans la majorité des cas, s'est même plutôt un avantage en termes de dynamisme et de mobilité du pilote sur sa machine. De son côté, le passager ne s'en plaint pas mais apprécie les généreuses poignées; il remarque néanmoins que ses jambes sont nettement pliées. Le pilote, de son côté, trouve une position naturelle mais quelque peu hybride dans la mesure où le guidon cintré revient nettement vers lui, l'obligeant à adopter une posture plus reculée du haut du corps alors que les pose-pieds le basculeraient plutôt vers l'avant pour une position plus dynamique et (presque) d'attaque. On s'habitue vite à cette particularité et, comme nous le disait l'importateur: « Après tout, c'est plus confortable comme ça. »

Dès la fin du couinement caractéristique de l'injection -qui en est à sa deuxième génération chez Hyosung-, le moteur s'ébroue dans un bruit d'échappement rauque et viril qui constitue une excellente surprise pour qui connaît le bruit feutré des Suzuki SV et Gladius animées du même moulin. Embayage souple et boîte à la fois douce et précise s'allient pour donner d'emblée un excellent niveau de transmissions. La moto est légère et agile; campée sur ses BT056, elle donne même l'impression agréable de s'engager toute seule dans les courbes. Rien de déstabilisant, au contraire, on s'en amuse, et c'est un penchant que la GT650 doit sans doute à son centre de gravité relativement haut perché.



Indéniablement, les nouveaux étriers de freins ont du bon car, sans brutalité, ils offrent bien plus de puissance qu'auparavant, rendant la GT sécurisante sur ce point, d'autant qu'elle reste bien



stable dans cette phase de décélération. De même, la fourche inversée travaille avec rigueur et même avec un certain brio qui ouvre à la Hyosung des perspectives de conduite sportive voire de pilotage qui n'étaient pas le partage des précédentes productions de la marque. Donc oui, on s'amuse au guidon de la GT 650 et bien que le combiné arrière, parce qu'il est moins bien freiné en hydraulique, s'avère moins rigoureux que la fourche, il assure néanmoins une motricité très satisfaisante. Partant, il est clair qu'en

dynamique, la Coréenne n'a rien à envier à une Japonaise du même créneau, et c'est un constat qui, à lui seul, justifie notre essai.



Reste ce moteur, souvent célébré pour son caractère. Bien entendu, Hyosung qui travaille avec Suzuki depuis ses origines en 1979, n'a pas repris tel quel le bloc SV et l'a fait retravailler par ses ingénieurs. Le résultat est un moteur souple mais rugueux. Moins lissé, moins « civilisé » que sa dernière évolution japonaise sur la Gladius. Entendez par là qu'il vibre davantage, que ses transmissions sont un peu plus fermes et qu'il se plaît mieux

dans les tours; bref, qu'il est tant soit peu plus sportif que son pair nippon. Dès 2000rpm, il accepte de reprendre sans (trop) rechigner, procurant ainsi un agrément certain, notamment en ville. Il pousse ensuite à partir de 4000rpm et, insistons-y, sans faiblir jusqu'à la zone rouge, située à 10500rpm. L'accélération, soutenue par la sonorité agréable quoique plus métallique dans les tours, est réjouissante et on peut affirmer que la GT vous offre son lot de plaisir à son drôle de guidon. Notons pour conclure une dernière particularité de son propulseur: comme il tire un peu long mais sans excès, il tourne lentement, ce qui est un gage de fiabilité évident. Ainsi, à 140km/h compteur, on dépasse à peine le mi-régime.





La GT650: l'accréditation de Hyosung

Conclusions

Au sortir de cet essai, l'heure est clairement à la mise au placard des préjugés. Le roadster Hyosung n'a rien d'une moto au rabais, mais s'avère au contraire un choix rationnel. Et le plus bel hommage à rendre à cette nouvelle Coréenne est sans doute de reconnaître que la rationalité de ce choix n'est plus seulement consécutive à un tarif comprimé, mais se justifie aussi par un ensemble de prestations qui lui permettent de traiter d'égale à égale avec ses cousines nipponnes. Si une Hyosung doit se vendre, c'est celle-ci!



Budget/Plaisir : 9/10 ;

Au quotidien : 7/10 ;

Sport : 6/10 ;

Duo : 6/10 ;

Débutant : 6/10.

Quand on descend d'une Suzuki Gladius...

Notre testeur Sylvain vient d'essayer la nouvelle Suz' et vous livre ses impressions après un galop en Hyosung :

« Bluffant, c'est ce mot qui qualifierait le mieux cette GT 650. Il faut rester honnête, parlez à un motard de Hyosung et il se demandera de quoi vous parlez, la plupart ne savent pas ce qu'ils ratent et c'est bien dommage.



La GT 650 représente probablement le meilleur rapport prix/plaisir en moyenne cylindrée. Son bicylindre est assez éloigné de celui qui anime la Gladius de Suzuki. Il n'en est pas mauvais pour autant, il est juste différent : plus rugueux dans les bas régimes qu'il n'apprécie pas vraiment. Sous les 3000 tours/min, il cogne assez vite et préfère de loin monter dans les tours là où sa cible toute désignée se veut souple et docile, préférant de bonnes accélérations sur toute la plage moteur, moins brutales mais mieux réparties. La Hyosung vous pousse à monter dans les tours, un caractère plus rageur amplifié par la sonorité de l'échappement flatteuse. On pourrait presque voir en la GT 650 la version racing de la Gladius. Notons également que la consommation, malgré un rythme soutenu, est restée raisonnable : 5,5 litres/ 100 kms. Ceci nous donne une autonomie de plus de 200 km avant réserve.

La plastique de la GT est valorisante, la coque arrière est bien dessinée avec un feu transparent bien intégré. Le côté finition pêche un peu avec des fils apparents, des colsons pour en réunir certains, beaucoup de pièces du refroidissement qui sont apparentes alors que côté Suzuki, les designers ont vraiment travaillé le look. Evidemment, ce ne sont que des détails esthétiques qui ne changent rien à l'attrait de la moto, on aime ou on n'aime pas ce côté sport comparé au côté plus glamour de la Gladius. Côté tableau de bord, Hyosung pourrait donner des leçons à bien des constructeurs : rarement la partie lcd a été aussi lisible. Il ne lui manque que l'indicateur de rapport engagé.

Là où ça se gâte un peu pour qui quitte la Gladius, c'est du côté des suspensions et du confort. La fourche et l'amortisseur sont durs, la moto rebondit sur les bosses d'une chaussée dégradée et ce n'est pas très agréable, il faut même faire attention sur certaines bosses de ne pas être désarçonné. La selle manque elle aussi de souplesse et n'embellit pas le tableau sur ce plan. La position de conduite est agréable, seul le guidon un peu trop cintré limitera les ardeurs sportives du pilote. Rien de bien dramatique ici, la maniabilité reste présente tant qu'on reste dans une limite raisonnable ; ce n'est pas une supermoto non plus.

S'il faut tirer un bilan de ce court essai, la balance reste largement positive. Vu le prix plancher de cette Hyosung, nous ne pouvons nous montrer trop exigeants et franchement, ce roadster a de quoi ravir plus d'un motard, proposant une conduite pour la balade ou pour les plus sportifs, voire pour ceux qui voudraient tâter de la piste. »

Diabolosyl

