Fahrbericht Hyosung GD 250i: Mehr als nur ein Designerstück

Von Jens Riedel

Honda und Kawasaki brachten vor einiger Zeit mit CBR 250 und Ninja 250 wieder ein wenig Schwung in die fast schon ausgestorbene Viertelliter-Klasse. Das Modellangebot bleibt aber nach wie vor sehr überschaubar, zumal die Honda wieder verschwunden ist und die Kawasaki zur 300er aufgebohrt wurde. Neu hinzugekommen ist in diesem Jahr die GD 250i von Hyosung. Sie macht vor allem erst einmal optisch etwas her, und das nicht nur, wenn man sie gegen die recht barock wirkende Suzuki Inazuma 250 setzt.

Im Gegensatz zur Hyosung GT 250i ist die GD 250i kein Sammelsurium aus dem Baukasten. Der Ein-Zylinder-Motor ist eine komplette Neuentwicklung und um Klassen besser als der – mittlerweile ja auch schon in die Jahre gekommene – 250-Kubik-V2 des südkoreanischen Herstellers.

Zunächst einmal sticht die attraktive Optik ins Auge. Die scharf geschnittene Viertelliter-Maschine glänzt durch einen weiß lackierten Gitterrohrahmen und einen in unserem Fall kontrastreich blau lackierten Tank, der durch die großzügigen Kunststoffblenden mehr als die elf Liter Fassungsvermögen vorgaukelt und richtig erwachsen wirkt. Mindestens genauso markante Akzente setzen der „Under-Engine“-Auspuff mit dem schützenden Bugspoiler sowie das rechts verlegte und flach angewinkelte Zenralfederbein. Da dürfen dann auch eine Upside-down-Gabel und modische Wave-Scheiben an den 17-Zoll-Rädern nicht fehlen. Das digitale Cockpit bietet neben Tacho und Drehzahlmesser zwei Tripmaster, eine Uhr und eine Ganganzeige. Auch über Kühltemperatur und Tankinhalt wird der Fahrer informiert.

Die Zentrierung der Massen ist deutlich spürbar. Die kleine Koreanerin zeigt sich extrem handlich. Es ist eine wahre Freude, mit ihr Slalom zu fahren. Entsprechend agil gibt sich die nur etwas über 150 Kilogramm schwere Hyosung im Stadtverkehr mit raschen und präzisen Kurswechseln beim Durchwuseln durch Autoschlangen. Unruhe ins Fahrwerk

bringt erst mutwillig herbeigeführtes Lenkerschlackern ab etwa 100 km/h.

Natürlich ist der Motor prinzipbedingt ein kleines Rauhbein, aber die Vibrationen halten sich in Grenzen. Zwischen 4000 und 5000 Umdrehungen in der Minute darf getrost geschaltet werden. Dabei vollziehen sich die Gangwechsel überraschend weich und erfolgen auch bei kaltem Getriebe sehr präszise. Lediglich der Weg nach unten zum ersten Gang könnte etwas kürzer ausfallen.

Die Fahrleistungen des neu entwickelten Triebwerks sind ordentlich. Erst ab 7000 Touren und 120 km/h wird der 21 kW / 28 PS starke Motor spürbar müde. 140 auf dem Tacho bei 8000 Touren sind auf der Autobahn aber noch drin, ehe der Luftwiderstand weiterem Vortrieb Einhalt gebietet. Wer sich duckt, kitzelt problemlos noch ein paar Stundenkilometer mehr heraus. Die Bremsen arbeiten passabel.

Fazit: Die Hyosung GD 250i ist ein nicht nur äußerlich attraktives Einsteigermodell, sondern bietet für die ersten Erfahrungen auf dem Motorrad auch eine überzeugende Performance. Bei einem Neupreis von lediglich 3690 Euro sind Gegenargumente schwer zu finden. (ampnet/jri)

Daten Hyosung GD 250i

Motor: 1-Zylinder-Viertakt, 249 ccm, flüssigkeitsgekühlt
Leistung: 21 kW / 28 PS bei 9500 U/min
Max. Drehmoment: 21 Nm bei 7000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 140 km/h
Getriebe: sechs Gänge
Tankinhalt: 11 Liter
Sitzhöhe: 780 mm
Leergewicht / Zuladung: 154 kg (fahrbereit) / 156 kg
Bereifung: 110 / 70 R 17 (vorne), 150 / 60 R 17 (hinten)
Preis: 3690 Euro

Bilder zum Artikel

Hyosung GD 250i.

Hyosung GD 250i.

Hyosung GD 250i.

Hyosung GD 250i.

Hyosung GD 250i.

Hyosung GD 250i.

Hyosung GD 250i.

Hyosung GD 250i.

Hyosung GD 250i.

Hyosung GD 250i.

Hyosung GD 250i.

Hyosung GD 250i.