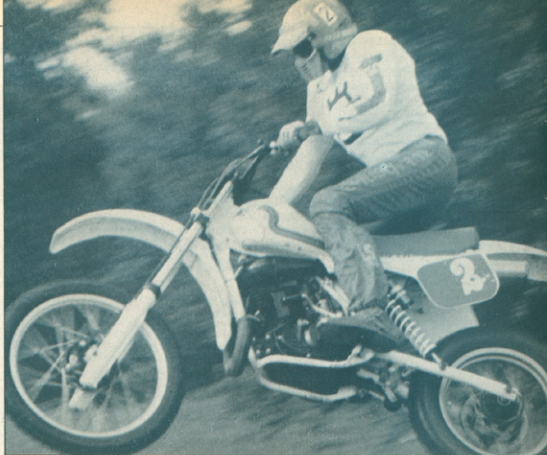


Svetlolase Švedinje so... No ja, kaj bi govoril.

Tudi nove husqvarne, z letnikom 83 v oznaki, so pogleda vredne. Takoj padejo v oči. Švedi so posegli po snežno beli barvi ozaljšani z rumenomodro borduro. Sedaj so motocikli mnogo bolj opazni.

Tudi tehnične oči ne bodo razočarane. Husky 83 prinaša številne izboljšave. Sicer ne revolucionarne, zato je tudi predstavitev na IFMA 82 v Kölnu minila brez šampanja. Toda dodaten motocikel je postal poslušnejši, lažji, bolj konkurenčen.



## Švedinja

**Husky letnik 83 ima precej dobrih izboljšav – Boljše vozne lastnosti – Bela livreja mu odlično pristoji**

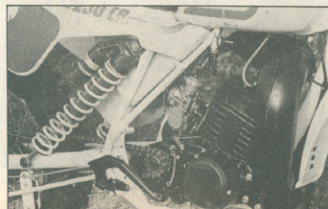
uplinjačem ter paketom lamel med uplinjačem ter valjem vžge takoj. Iskrost (točna moč ni znana, ker tovarna teh podatkov ne navaja) štiridesetih konjev označuje hropenje dobro zaдушena izpuha.

Sklopka (izredno mehka), prva prestava, plin... letim... druga, tretja... izpod zadnje-

ga kolesa trči zemlja in raztrgana trava. Izpuh rjovi, motor diha s polnimi pljuči.

Kucelj... som že mimo, zelo mehko. To je zasluga odličnega vzmetenja, s katerim husqvarne nimajo težav. Letošnji model je še vedno klasično vzmeten: dolga zadnja cevna nihajka je oprta na dva nova

*Na novo speljana izpušna cev, obdelan valj motorja, več moči v celem razponu vrtiljev*



plinska blažilnika, izdelana pri Ohlinsu. Husqvarna je nove blažilnike označila ITC (immediate track control). Na zunaj so podobni lanskoletnim. V notranjosti pa je pod Husqvarninih konstruktorjev – z novim sistemom pretočnega kanala ter bata so dosegli pravilnejši pretok olja v blažilniku, kar zagotavlja optimalno požiranje neravnin. Husqvarna trdi, da je novi ITC sistem boljše od mono vzmetenja.

Naslednji krog. Vse je pri roki, pridobivam zaupanje, pa šeprav kros motociklov ne vozimo tako pogosto. Hopla, prehitro... bobnasti zavori e 160 mm reagirata mehko, všečna je kratka, anatomsko oblikovana ročica prednje zavore. Tudi zavorni pedal zadnje zavore je –pod skornjem–.

Td je garanje. Trije «turistični» krogi, pa me motocikel vozi sam, krmilo opleta v rokah. Sklopka mi uhaja iz rok, ne sledim nogi na menjalniku. Kondicija!?

Zastopnik za ZR Nemčijo:  
Zweirad RUPIN, Werner  
Von Siemens str. 8, 8225  
Trennreut, ZRN.

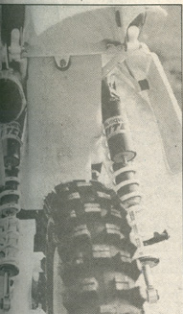
### VOZILI SMO

Husqvarna 250 CR je zelo prijeten ter živahen motocikel. Tehta slaba 102 kilograma, v rokah je lahkoten. Tudi zasnovana je tako, da je tudi nevesščemu vozniku motocikel takoj domač, vzbuja zaupanje.

Zračno hlajeni enovaljni polnjen z Mikunijevim 38 mm

Kako se reči streže, pokaže prijatelj in veteran našega motokrosa Niko Šinkovec, ki je na husqvarno navezan, pozna jo do potankosti.

Ponovno trči zemlja, čez kucelj leti kot po planiški skakalnici velikanki, motor v hipu reagira na ukaze, slišati je, kako poprijema že z dna in vse do – nove prestave.



Blažilnika s hodom 330 mm, sistem ITC



Niko Šinkovec – četrti na koncu državnega prvenstva. Husqvarna je osvojila 3., 4. in 5. mesto

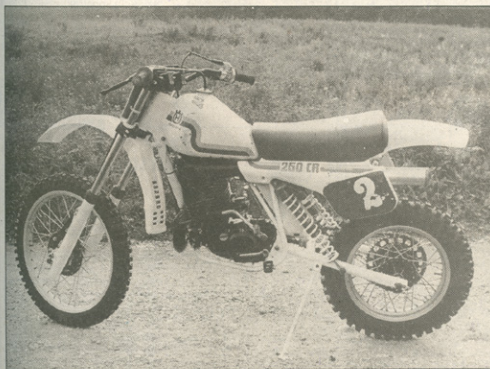
## Tehnični podatki

**Motor:** enovaljni dvotaktni, vrtna x gib 69,5x63,5, prostornina 245 kubika, kompresija 12,3:1, uplinjač Mikuni Ø 38, elektronski vžig Motoplat, večploščna sklopka, šest-stopenjski menjalnik, penos na kolo z dvojico

**Okvir:** iz krommolibdenovih cevi, dvojen. Spredaj teleskopska vilica Husqvarna hod 300 mm; zadaj nihajka, blažilnika Husqvarna ITC – Ohlins s hodom 330 mm

**Kolesa:** spredaj guma Trelleborg Deep Grip 3,00-21, zadaj Pirelli Sand Cross 4,25-18. Obročji iz aluminijeve litine, zavore bobnaste Ø 160 mm.

**Dimenzije:** dolžina 2180 mm, višina 1240 mm, višina sedeža 1100 mm, višina do tal 360 mm, teža 102 kg.



Husky 250 CR – 83: nov design, nov okvir, novo zadnje vzmetenje – večje kolo – boljše vozne lastnosti

Šinkovec pravi: –Od letnika 82 je bistveno močnejša. Prej je motorju zmanjkalo moči pri visokih vrtljajih. Valj motorja je nov, bogatejši za povezovalni kanal med sesalnimi ter pretočnimi kanali – motor je pridobil v celem območju vrtljajev. Nekaj pomaga tudi na novo oblikovana izpušna cev. Karter, menjalnik in mere motorja pa so ostali nespremenjeni v primerjavi z lanskim modelom (op. letnikom 82).

Tudi okvir je na novo ukrojen, motor je premaknjen naprej. Premik težišča pa je prispeval k večji poslušnosti in lahkotnosti motocikla. Tudi naklonski kot zadnjih blažilnikov je priroten.

Zaradi nižjega krmila je položaj voznika premaknjen naprej, tudi težišče je pomaknjeno naprej. Zato gre motocikel lažje v ovinek, prednje kolo ne uhaja iz smeri, zadek je lažje nadzirati. Motocikel dobro drži smer.

Drobnih izboljšav so bile deležne zavore: novi ležaji, boljše tesnenje, spredaj je duplex. Motocikel resnično zavira. Model 82 se skorajda ustavi noče, če primerjam.

Čeprav motocikel na oko ni opazno spremenjen, pa je to občutili pri vožnji. Nisem se ga še privadil. Še vedno me preseneti.

## VZDRŽEVANJE

Model 83 ima na zadnjem kolesu večjo gumo – obroč meri 18 col. Zato je tudi izbira gum popolnejša, kajti prej je izbiro omejeval 17 colski obroč. Husqvarna je obuta spredaj v Trelleborg Reep Grip, zadaj pa v Pirelli gume. To je najboljša kombinacija.

Vzdrževanje je dokaj nezahtevno. Po treh dirkah valja menjati obročke, po sedmih kaže brusiti valj – puša v valju prenese tri brušenja – ter menjati bat. Sicer pa, redni pregledi pomenijo varčevanje z denarjem, pa čeprav husqvarna ne –crkne– rada. Toda motokros je le trd šport. In ob primerni moči v rokah, tudi zelo leplj!

MITJA GUSTINČIČ  
foto: MARJAN ZAPLATIL