

Husqvarna 250 CR

# Husky

**Testiral je Niko Šinkovec – Dirkalnik s kopico dobrih lastnosti – Motocikel, ki ga kupiš, vžgeš in štartaš na dirki**

»Veste, motokros je lep šport, ampak silno naporen. Bi rekel, da zahteva obilo garanja. Še vedno se namreč živo spominjam, kako sem pred leti na stazi v Tinjanu vozil Suzukijeve kros dirkalnike.

Vroče je bilo, da je steza kar migljala v pripeki, vetra niti za dih, kot v puščavi. In dokler sem s steklenico hladne oranžade v roki ogledoval dirkalnike, je bilo kar prijetno.

Že na vrhu strmine pa mi je bila čelada neznosno v napolto. Zraka, prosim! Tam nekje proti koncu prvega kroga se mi je v ustih valjalo nekaj izsušenemu podplatu podobnega in krmlilo mi je krepko uhajalo iz rok. Kako prijetno bi se bilo kopati v morju!

Namesto v drugi krog sem zapeljal pod senčnik. Tam je bil zaboj z ledom in steklenicami oranžade, zakopanimi v njem. Pač, ni vsakdo za moto-

kros. Krosist mora biti vsaj gozdčarjev sin.

Šinkovec Niko je rojen motokrosist. Nabit z močjo, znanjem in dolgoletnimi izkušnjami. Skratka, motokrosist od nog do glave.

Hitro sva bila zmenjena. Kdo bi bolje ocenil kros husqvarno 250 CR (popularno jo imenujejo kar Husky) kot on, ki vozi husqvarno od 1974. leta in si je z njimi pridikal kar zajetno zbirko pokalov.

Suh februarski dan je bil kot naročen za preizkus tekmovalnega motocikla z letnico 1982.

## PREPROSTA ENOSTAVNOST

Kadarkoli dobim husqvarno v roke, sem zadovoljen. To je lep, že na oko skladen motocikel, pravi športnik. In enostaven. Vse je tam, kjer mora biti.

Letošnji motocikel ima popolnoma nov motor (zračno hlajen, enovaljni, dvotaktni), ki



*Motocikel je za vožnjo lahkoten*

je v okvir vpet nekoliko naprej. Premik težišča je botroval tudi večji okretnosti motocikla. No, toda po vrsti.

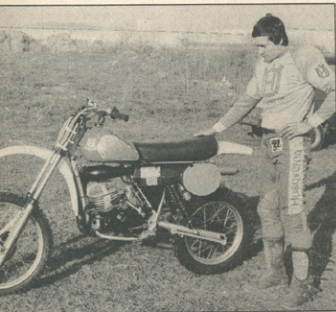
Najopaznejša novost v motorju je nov valj, ki je obdelan tako, da so iz njega iztisnili nekaj dodatne moči in navora. V sesalnem kanalu je po novem bogateje dimenzioniran sesalni paket osnih lamel, ki prispevajo svoje k večji moči na nižjem območju vrtiljave. Tudi izpušna cev je na novo oblikovana ter zaključena z resnično velikim, toda učinkovitim dušilnikom. Zaradi enostavnejšega vzdrževanja, večje zanesljivosti ter brezhibnega vžiga so uporabili novo vžigalno-elektroniko španske firme Motoplatt z manjšim rotorjem.

Izboljšali so tudi štartno pravico, kick starter. Pri tem

motociklu je bila včasih velika neprijetnost, da je bil pravi podvig najti prosti tek menjalnika. Kajti le v prostem teku je bilo mogoče motor vžgati. No, letošnji model ima nov prestatni mehanizem v menjalniku, zato je prestavljanje lahkotnejše in bolj točno. Vžiganje pa je možno tudi z vklopljenim menjalnikom – le sklopko je potrebno izključiti. Tak način vžiganja je vsekakor enostavnejši in med dirko, ko odločajo sekunde, tudi hitrejši.

Okvir je pravi vzor preprostosti in funkcionalnosti, dovolj pove primerjava z KTM motocikli. Je dvojen, zvarjen iz krommolibdenovih cevi.

Vzmetenje je klasično, spreddaj teleskopska oljno prevmatska Husqvarnina vilica s



*Husky 250 CR – 82: enak motocikel je vozila tovarniška ekipa na svetovnem prvenstvu pred dvema letoma*

hodom 300 mm, zadaj pa nihajka oprta na dva odlična Ohlinsova plinska blažilnika. Čeprav je danes visoka modna smer enojni blažilnik, pa Švedi vztrajajo pri klasiki in tudi tovarniški motocikli za novo sezono ne odstopajo od tega.

Pomembnejša novost je tudi dno sedeža, ki je sedaj vrtlo iz odpornejše plastike in jamčijo vam, da se ne bo zgodilo, da bi vam pod zadnjico počil sedež. To se je včasih dogajalo. Pa tudi bočni tablici za številke sta bili deležni nege. Sedaj sta trdno sidrani na okvir in ni več bojazni, da bi se stopile na izpuhu ali kaj podobnega.

Manj opazna novost, zato pa pohvale vredna, je krajša ročica prednje zavore. Voznik namreč dozira zavorno silo le z dvema prstoma, zato je ročica tudi tako oblikovana in krajša, da se pri padcih ne poškoduje. Temu bi rekel obdelava motocikla do potankosti.

#### OCENA TEKMOVALCA NIKA ŠINKOVCA

«Veste, husqvarna je motocikel, ki ga kupiš in se z njim odpelješ na dirko. Hočem reči, da pride že iz tovarne tako dobro opremljen, da ni treba ničesar spreminjati. Lahko rečem, da je tudi genialno enostavna in nezahtevna za vzdrževanje. Malce karikirano rečeno – dovolj je, da očistiš zračni filter in doljše gorivo. Na primer, japonski motorji zahtevajo več časa za vzdrževanje in tudi zahtevnejši so.

Vzmetenje z enim blažilnikom ima sicer veliko prednosti, ki pa ne odtehtajo vseh slabosti. Ob tem je pa tudi na-

stavljanje takega blažilnika zapletena naloga za tehnično povprečnega dirkača.

Husqvarna, letnik 82, je enaka, kot jo je pred dvema letoma na svetovnem prvenstvu peljal Kariqvist. Je vzdržljiva, velika prednost je zagotovljena preskrba z rezervnimi deli in tudi cene zanje so manjše kot pa za japonske, še večja razlika pa je v primerjavi s cenami za italijanske dirkalnike.

Husky je na stezi dokaj lahkotna. Razmerja med krilom, sedežem in stopalkami so prava, vzmetenje zasluži vso pohvalo, tudi na zrtrgani stezi motocikel ne opleta in ne zahteva pretirano trde roke. Letošnji motor ima nekaj več moči, predvsem pa bolj živahno vleče z nizkih vrtljajev pri pospeševanju iz ovinka ven. Menjalnik je tudi točnejši v primerjavi z lanskoletnim modelom ter bolj usklajen z motorjem. Okretnost je večja, predvsem zaradi naprej pomaknjene težišča in zmanjšane naklona prednje vilice. Pohvala velja okviru. Ob tem naj omenim, da se ne spomnim, da bi kdaj počil, ker so cevi debelejšje. Okvirji izpred let pa so radi pokali. Tudi zavore so na ravni, vsaj iz izkušnje z motocikli ostalih znamk sodeči.

Pri nas je na dirkah husqvaren odstotkovno največ. Tudi sam bom letos nastopil na tekmovalnih z letošnjim modelom, ob finančni pomoči AMD Slovenija avto, katerega član sem, blagovno transportnega centra Javna skladišča, Avto-comerca – Castrol ter Emone.»

**MITJA GUSTINČIČ**  
foto: **MARJAN ZAPLATIL**

### Tehnični podatki

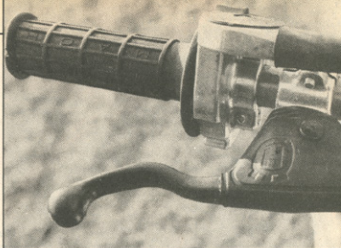
**MOTOR** zračno hlajen enovaljni dvotaktnik s sesanjem krmljenim preko lamel, vrtina x gib 69,5 x 64,5 mm, kompresijsko razmerje 13,4:1, uplinjač Mikuni o 38 mm, elektronski vžig Motoplait, svečka Bosch W 260 ali Champion N2G; menjalnik je šeststopenjski, sklopka šestploščna v oljni kopeli, primarni pogon z verigo.

**Okvir in vzmetenje:** dvojni cevni in krommolibdenovih cevi, spredaj oljno pnevmatska teleskopska vilica o 40 mm s hodom 300 mm, zadaj nihajka oprta na dva plinska Ohlins blažilca s hodom 340 mm

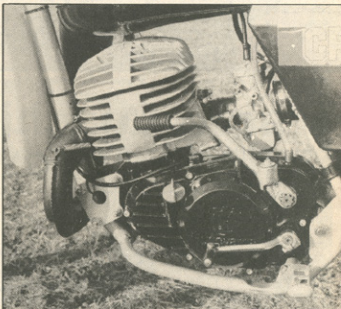
**Kolesa in zavore:** spredaj 3.00-21, zadaj 4.50-17, gume Pirelli Pentacross, kolesni obroči iz aluminija, pesta iz lahke litine, zavore bobnaste o160 mm

**Mere in zmogljivosti:** dolžina 2190 mm, višina 1260 mm, višina sedeža 970 mm, višina od tal 345 mm, teža 102 kg; prostornina rezervoarja za gorivo 10 litrov 4% mešanice

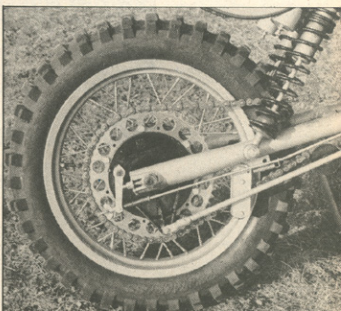
**Informacije:** Zweirad Zupin, W. v. Siemensstr. 8, 8225 Treunreut, ZRN



Desna plat krmila: pletenica ročice plina je vzporedna s krmlom, zavorna ročica je kratka – zavrnanje z dvema prstoma



Trpežen motor s paketom lamel v sesalnem kanalu



Dolga zadnja nihajka je oprta na dva Ohlins blažilca, pesto je iz lahke litine