



Lanski model ter model z vodnim hlajenjem – razlike so opazne



Zares smo pohiteli, kajti vodno hlajena husqvarna 250 CR je novost v motokrosu. Otipali smo jo še vročo, izpod kladiva, bl reki.

Tudi tokrat nam je novi motocikel predstavil generalni zastopnik za ZR Nemčijo firma Zweirad Zupin, ki z izkušenim očesom spremja tudi dogajanja na naših motokros sceni.

In njihova ocena motocikla: »Sedaj je močnejša, po moči se kosa z Japonci, v detailih je boljša – kompaktnejša ter brezhibno preskrbljena z rezervnimi deli.«

Že pred časom je veljalo, da je husqvarna motocikel, ki ga za nastop na tekmovanju ni potreboval predelovati. Praksa kaže, da so danes najbolj popularni japonski kros dirkalniki vse preveč krhki, s kratko življensko dobo in iz leta v leto tako tehnično spremenjeni, da je križ z rezervnimi deli. Izkušnje z dirkalnicami po svetu tudi kažejo, da je treba že na novem japonskem dirkalniku pred zaresnim štartom zamenjati gume s kvalitetnejšimi (pravijo, da Japonci spremjamajo svoje dirkalnice z izjemno lahkim gumami na račun čim manjše teže motocikla) ter zamenjati zadnjo blažilno enoto z boljšo, a tudi zasojeno drogo.

Tradicija švedske firme narekuje, da konstruktorji izbirajo med najboljšim. Tako je motor hišni izdelek, prav tako okvir. Zadnje vzmetenje je Ohlinsovo, gume Pirelli ali Treleborg, ročice Magura; bat je iz firme Manhe, vžig Motoplat...

Premiera: Husqvarna 250 CR

Vodno hlajenje

Novost iz švedske hiše se ponaša z vodnim hlajenjem in še živahnejšim motorjem – Zagotovljeni in ceneni rezervni deli



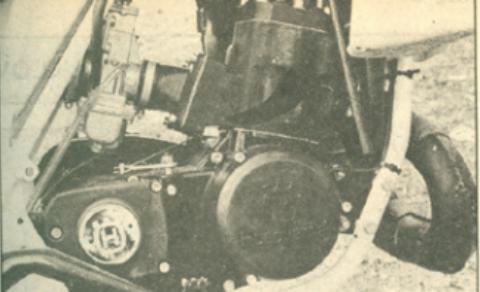
OPOZNE IZBOLJŠAVE

Motocikel smo srečali tako rekoč za hip. Prišel je iz tovarne, še popolnoma svež, a tudi brez knjižico z detajinimi podatki ter opisi. Naglica, pač!

Toda novosti so tudi brez posebnega opozarjanja dobro vidne. Najbolj opazno je seveda vodno hlajenje, ki ga je Husqvarna uporabila na serijskih motociklih precej za konkurenco. Sicer je res, da tudi na predhodnih zračno hlajenih modelih ni bilo težav s hlajenjem. Toda uporaba vode za hlajenje je omogočila, da je motor pridobil nekaj nove moči, ki jo je sposoben obdržati tudi pri dolgotrajnih naporih. Predelav zaradi novega hlajenja je bila deležna termična grupa, karter motorja pa je postal nespremenjen – če odstevemo predelavo leve strani, ki sedaj gosti še vodno črpalko. Hladilnik pa je, kot je to že v navadi, vgrajen pod posodo za gorivo, opremljen s plastičnim okvirom, ki usmerja zračni tok k hladilnim rebram.

Vodno hlajenje je omogočilo manjše tolerančne med batom in valjem motorja. Za daljšo življensko dobo pa so konstruktorji vgradili še Mahle bat, ki je površinsko obdelan s teflonom – tako je potreba po mazanju zmanjšana na najmanjšo mero.

Motor je bogatejši tudi za nov uplinjač, Mikunijev izdelek. Uplinjač ima namesto valjastega drsnik kvadratnega preseka. Poskrbljeno pa je tudi, da so vsi izpusti, kjer je možno prelivanje goriva (in s tem razvlchanje po vročem motorju) povezani s cevkami, ki kapljice bencina odvajajo s klonom.



Nova je termična grupa, ki jo hlači voda

Nova termična grupa, vodno hlajenje ter tudi na novo izpeljan izpuh so popolnoma spremenili karakteristike že pre živahnega, a v spodnjem območju le še nekoliko lenega motorja. Sedaj je motor pridobil več navora pa tu, da več moči.

Tako je motocikel postal lažje vodljiv v ovinkih in živahniji pri pospeševanju. K boljši vodljivosti iz ovinkov ter okretnosti pa je pripomogla nova razpoložitev mas. Kajti novi model ima nekakšno spremenjen ovir v višini valja, motorja, daljšo zadnjo nihajko ter tako težišče motocikla premaknjeno za 50 mm proti prednjemu kolesu.

K premiku težišča je pripomogla tudi na novo oblikovana posoda za gorivo, izdelana iz odporne plastike. Razširjen je ob glavi okvirja, priosten ob sedežu ter močno (z desne strani) podaljšan proti motorju. V tej spodnji grbi je vgrajena tudi opica za gorivo in tako je motorju omogočeno, da posesa tudi

zadnje kaplje goriva v rezervoarju.

Čeprav je motor zajetnejši zaradi hladilnega sistema, pa je ohrani lanskoletno težo – 102 kg. Konstruktorji so uporabili plastiko za blatnike, bočne obrobe, posodo za gorivo, dno sedeža, ležišče zračnega filtra, obrobo vodnega hladilnika. Prav tako pa so iz lahkih kovin motor, hladilnik, obroči koles. Navedene teza velja za tekmovalnje, pravljivel motocikel.

Nova husqvarna se odlikuje s preizkušenim vzmetenjem. Novejši opazni novosti ni bilo deležno. Tako je prednji konec opri na Husqvarnino teleskopsko vilico s hodom 300 mm. Vilici je mogoč nastavljati trdoto tako, da spremjam pritisk zraka v krakih vilice.

Zadek s podaljšano jekleno nihajko pa je opri na blažilnika firme Ohlins, ki sta ukrojena po Husqvarninem ITC (immediate track control) sistemu. Na kratko – sistem pretoka blažilnega olja je zasnovan tako, da zagotavlja optimalno delovanje tudi pri najtežjih obremenitvah.

Videti je, da je klasični sistem vzmetenja pri Husqvarni še vedno bolj cenjen kot številne



Izpuh je na novo zakriven, ovir je v višini valja spremenjen, ročica za zagon motorja je daljša, plastična obroba hladilnika usmerja zrak

izvedbe z mono blažilnikom. Kritiki bi lahko reki, da je tu Husqvarna med zadnjimi. Toda slišati je, da Husqvarna že dalj časa preizkuša tudi mono vzmetenje in da se preiskave uspešno izvajajo končni realizaciji – dokonči rešiti Husky mono vzmetenja. Ga bomo videli prihodnje leto?

No, tudi lanski model je bil pri tekmovalci dobro sprejet. Kritiki na račun zavor ali vzmetenja ni bilo. Vozne lastnosti na ravneni so bile pohvaljene. Nekaj

težav so tekmovalci našli pri »jemanju« ovinkov, čes da je bil motocikel v krvulju netočen. To so konstruktorji na novem modelu rešili s pomikom težišča naprej in dirkalnik je bil že deležen pohval. Ugodne ocene veljajo tudi iskrenješemu motorju. Zato z zanimanjem pričakujemo nastop novega Husqvarnega dirkalnika na tekmovalnih in primerjavo z »japonci«.

Vsekakor pa govorji motociklu v pridi tudi to, da je doma v Evropi, kar pomeni, da težav z oskrbo z rezervnimi deli, tudi za starejše modele ne. Značilno za Husqvarno je tudi, da ne bruha iz delavnice nepregledne količine dirkalnikov in so zato motocikli bolj ročno kot pa konfekcijsko delo.

Tudi cena je sprejemljiva, dolčen prihranek pomenijo tudi dokaj ceneni rezervni deli. Verjamemo, da je švedski motocikel dobra naložba za tekmovalca z bolj prazno denarnico (taki je pri nas največ), ki želi imeti zanesljiv (in zanesljivo servisiran) motocikel.

Tekst in foto:

MITJA GUSTINČIČ



Na prednjem kolesu je dupleks zavora, vilica z napred izpostavljenje na osjo kolesa ima hod 300 mm



Zadnja nihajka je daljša in opri na ohlins blažilnika



Motocikel je v ovinkih lažje vodljiv