

Vzoredni test



Husqvarna na supermoto dirkah najvišjega ranga v zadnjih letih krepko prevladuje. A poleg strogih tekmovalnih motociklov imajo v svoji ponudbi tudi bolj civilne izvedbe. Taki sta tudi SMS 4 in SMS 630.

Igraci za fotra in sina

To sta dva nova modela, ki sta bila javnosti predstavljena letos in predstavljata zadnje oblikovalske smernice te italijansko-nemške hiše. SMS 630 je oblikovan povsem v duhu novih linij, kot jih imajo najnovnejši modeli za kros in enduro, torej TC 449 in TE 449 z BMW-jevim motorjem. Te so nekoliko mehkajše in elegantne, medtem ko je manjša izvedba oblikovana v slogu, ki bo verjetno bližje mladini, torej drznejšimi grafikami. Pravzaprav ima 125-kubični SMS

4 vso plastiko sposojeno pri tekmovalnem enduro modelu TE 250, torej je tudi sposobna prenesti marsikateri začetniški padec ali nerodnost. Skratka že s samo zunanjim podobo so pri Husqvarni jasno povedali, komu sta ta dva supermoto motocikla namenjena.

Oba poganja enovaljni, štiritaktni, tekočinsko hljeni motor. Prostornini sta seveda precej različni. SMS 4 je zakonsko omejen na 124 cm³ delovne prostornine, medtem



Z obema je mogoče početi vragolje po prednjem kolesu.



260-milimetrski kolut
dobro ustavlja.



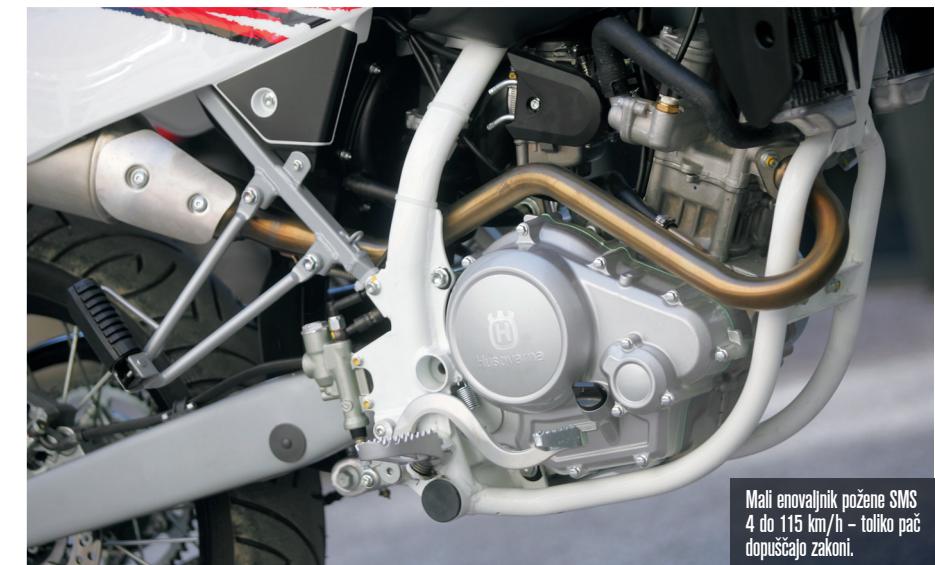
ko ima SMS 630 okroglih 600 cm³, ki izhajajo iz starejšega domačega motorja s 570 cm³.

Manjši motor, ki in osnovi sploh ni Husqvarnin, ampak so ga v tovarni le dodelali ali, bolj rečeno, sfrizirali, je pravi 125-kubični mlinček, ki se zavrti v izjemne višave, prek 11.000 vrtljajev. To so vrtljaji, ki se jih ne bi sramovala niti specialka za motokros. Temu primeren je tudi zvok motorja, ki se skozi enojni dušilec dirkaško zadre pri polno odprttem plinu. Marsikatera glava ob cesti se je obrnila, ko je SMS 4 pribrnel mimo, misleč, da se bliža dirkalni motocikel. Zvok motorja je nedvomno ena najboljših lastnosti male SMS 4. Smešno je le to, da se v trenutku, ko odpreš plin do konca, bolj sliši zvok, ki ga povzroča 'airbox' oziroma plastična škatla, kjer se skriva zračni filter, in ta zabuči z globokim basom, nekaj trenutkov kasneje pa ga le preglasli enovalnik. Ob tem moramo tudi



Maska je enaka kot na hard enduro modelih TE.

| Husqvarna SMS 630 in SMS 4



Mali enovalnik požene SMS 4 do 115 km/h - toliko pač dopuščajo zakoni.



Kompaktni digitalni merilnik prikazuje le najbolj osnovne informacije.

Husqvarna SMS 4 125

Cena testnega vozila: 4.190 EUR

TEHNIČNI PODATKI

Motor: enovaljni, štiritaktni, 124 cm³, tekočinsko hljeni, uplinjač Keihin 29.

Največja moč: n. p.

Največji navor: n. p.

Prenos moči: 6-stopenjski menjalnik, veriga.

Okvir: jeklen cevni.

Zavore: spredaj kolut Ø 260 mm, zadaj kolut Ø 220 mm.

Vzmetanje: spredaj obrnjene vilice Paitoli Ø 40 mm, 260 mm gibja, zadaj blázilnik Sachs 282 mm gibja.

Gume: 110/70-17, 140/70-17.

Višina sedeža od tal: 900 mm.

Posoda za gorivo: 9,5 l

Poraba goriva: 4l/100km.

Medosna razdalja: 1.465 mm.

Teža: 117 kg (brez goriva).

Zastopnik: Avtoval (01/781 13 00), Motocenter Langus (041 341 303),

Motorjet (02/460 40 52), www.motorjet.com, www.zupin.si

HVALIMO IN GRAJAMO

■ cena

■ videz

■ udoben položaj za krmilom

■ vozne lastnosti

■ zavore

■ motor

▼ nekoliko več priganjanja v višje vrtljaje

▼ neroden položaj ključavnice na okvirju, rezultat zlomljen ključ

Vzporedni test



Bočna plastična zaščita
je le nataknjena.

poudariti, da menjalnik odlično sodeluje z motorjem in se ne zatika pri hitrem dirkaškem pretikanju.

V nasprotju s SMS 630 se malo motor napaja z bencinom še prek uplinjača, kar pa mu štejemo v prid. Motor je solidno močan in iz nekega vaje omogoča celo uganjanje norčij po praznem parkirišču ali, še bolje, na karting stezi, kjer se mladina lahko najvarneje uči hitre vožnje.

Večja Husqvarna, torej SMS 630, je po svojem značaju precej drugačna. Se ne vrtil tako visoko, ampak po tem tudi ni potrebe. S predhodnim modelom SM 610 si deli enako osnovno v motorju, razlika je le v tem, da je ta novejši povrstan z 98 na 100 milimetrov in ima 20 odstotkov več moči. Pokrov ventilov so pobarvali v drzno dirkaško rdečo, enako kot na tekmovalnih strojih z oznakami 450 in 510. Pri teh je



Od 600-kubičnega enovaljnika smo
pričekovali več moči in navra.



Aerodinamični blatin in maska
poskrbita, da tudi pri 160 km/h
krmilo ne poplesne v rokah.

“Vozne lastnosti so
njun najmočnejši adut.”

Husqvarna SMS 630

Cena testnega vozila: 7.999 EUR

TEHNIČNI PODATKI

Motor: enovaljni, štiritaktni, 600 cm³, tekočinsko hlajeni,

elektronski vbrizg goriva Mikuni.

Največja moč: n. p.

Največji navor: n. p.

Prenos moči: 6-stopenjski menjalnik, veriga.

Okriv: jeklen cevni.

Zavore: spredaj kolut Ø 320 mm, zadaj kolut Ø 220 mm.

Vzmetenje: spredaj nastavljive obrnjene vilice Marzocchi Ø 45 mm,

250 mm gib, zadaj nastavljiv blažilnik Sachs, 290 mm gib.

Gume: 120/70-17, 160/50-17.

Višina sedeža od tal: 910 mm.

Posoda za gorivo: 12 l.

Poraba goriva: 6.3 l/100 km.

Medsona razdalja: 1.495 mm.

Tez: 142,5 kg (bez goriva).

Zastopnik: Avtoval (01/781 13 00), Motocenter Langus (041 341 303),

Motorjet (02/460 40 52), www.motorjet.com, www.zupin.si

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz
- ▲ vzmetenje
- ▲ vozne lastnosti
- ▲ odlične zavore

- ▼ nemirno delovanje motorja pri nizkih vrtljajih
- ▼ želeli bi si, da bi bila moč in navor lepše razporejena prek celotnega območja vrtljajev



Zadušen izpuh lahko zamenjate z bolj športnim in odprtim iz Husqvarnega kataloga, prav tako ponujajo boljšo elektroniko, kar naj bi odpravilo tezave z zadušenostjo motorja (Euro3).



Športno in skupno, a za
supermoto dovolj bogato.



Čeprav motor ne trese, imajo stopalke
dodatno nameščeno gumo.

sposojena tudi dvojna odmična gred, ki pri pomore k zelo športnemu značaju velikega enovaljnika.

Ta se sicer ne napaja več prek uplinjača, kar je po eni strani škoda, po drugi pa tako zahtevajo novi okoljevarstveni standardi Euro3. Večje omejevanje motorja pomeni tudi težjo nalogo za vso elektroniko motorja in tu so pri Husqvarni očitno morali narediti kompromis, saj je motor v nizkih vrtljajih precej nemiren, kar je moteče pri počasni vožnji v koloni ali mestni gneči. Nemirnost je treba gladiči z minimalnim doziranjem sklopke in plina. Za boljše delovanje bi bilo pametno poiskati boljše krmiljenje elektroneke pri izdelovalcu dodatne opreme. Tako ko hitrost naraste nad 50 km/h ali ko se

motorni vrtljaji dvignejo, pa ta nevšečnost izgine. Takrat se pokaže Husqvarni pravi dirkaški značaj, ko je moči v motorju dovolj za hitro in tekočo ubiranje ovinkov. S SMS 630 je vožnja po ovinkih izjemno užitek, povsem brez težav pa bi se z njim zapodili tudi na kakšno karting stezo.

Vozne lastnosti obeh motociklov so njun najmočnejši adut. Pri obeh je vzmetenje solidno in primereno supermoto rabi tako na cesti kot rekreativni rabi na karting stezi. Spredaj imata obe motocikla Marzochijevje vilice, zadaj pa Sachsov blažilnik.

Pravi supermoto dirkalnik ima seveda tudi zmogljive zavore in obe Husqvarni pri tem nista izjemi. Če je vožnja po prednjem kolesu tisto, kar vas navdušuje, ste

lahko brez skrbi, saj sta obe opremljeni z Brembovimi zavorami, primernimi za take norčije. SMS 4 ima spredaj 260-milimetrski kolut in dvobatno celjust, SMS 630 pa ogromen, povsem dirkaški 320-milimetrski kolut z radialno nameščeno zavorno celju-

sto. Odlične zavore dopuščajo tako varno ustavljanje med povsem lagodno turistično vožnjo kot tudi med agresivno supermoto vožnjo z oddrsavanjem zadka pri vstopu v ovinek, ali če zapišemo v supermoto slengu: 'brejk slajdanjem'.

A da ne bomo koga prestrašili, češ da gre za preveč dirkaška motocikla brez udobja, moramo za konec nujno omeniti še dejstvo, da sta oba motocikla presenetljivo udobna glede na svoj originalni izvor. Nobeden od njiju se ne pregrevata v mestni gneči, ne trese (niti pod nizkimi vrtljajih) v prostem teku niti med vožnjo po avtocesti pri višjih vrtljajih) in ne pušča tekočin kot kak star tovornjak. SMS 630 ima celo zelo udoben sedež in stopalke za sopotnico nameščene

I Husqvarna SMS 630 in SMS 4



spredu zavora z radialno
čeljustjo deluje brezhibno.

Iz oči v oči



Matevž Hribar

► Na malih Husqvarni sem užival kot že dolgo ne. Resno! Ker SMS 4 ni težak in ima dovolj nizek sedež, sem krmilo zaupal celo dekletu, ki je prej vozila le moped. Ima sicer nekaj od starej modelov podedovanih napak (namestitev ključavnice za krmilo, oster rob plastike pod zadnjim blatnikom, trd sedež), a kljub temu je tole na našem trgu verjetno najboljši štiritaktni supermoto za najstnika. Pri 630-kubični Husi sem pogrešal več eksplozivnosti, saj mora biti po mojem prepričanju kleni supermoto tak, da je hitra vožnja po zaprtih ovinkih en sam boj voznika z asfaltom in motociklom, a sta elektronski vbrizg goriva in precej zadušen serijski izpušni sistem 630-tico žal polenila. No, glede na povečanje prostornine ima motor zagotovo še skrite rezerve. ◀

dovolj nizko, da se bo ta z veseljem zapeljala kakšen krog po mestu ali celo na krajši izlet. Poudariti pa moramo, da vseeno nista cestna potovalnika, s katerima bi nizali na tisoče kilometrov. Mesto, urbano okolje, podeželske ceste, izlet do Bleda ali v Piran - to pa mu že bolj ustreza. O SMS 4 pa le še ta misel: če bi bili še enkrat stari 16 let, nas nič ne bi moglo ustaviti, da ga ne bi zajahali! Današnja mladina je lahko srečna, da so 125-kubične dvotaktnike zamenjali tako dobro štiritaktne. Kakšen 'play station' neki, supermoto je zakon! ◀