

S POLNIM PLINOM

Dirke so gonilo napredka in na koncu imamo od tega veliko, če ne celo največ tudi mi, ki se z motocikli vozimo le za zabavo.

največja moč še poveča in doda nekaj potrebnega popra za tak slog vožnje.

Po občutku lahko rečemo, da so motorne zmogljivosti povsem serijske TE 310 malenkost boljše od predelane specialke za kros z 250 'kubiki' (na primer opremljene s kompletnim tekmovalnim izpuhom, predelano odmično gredjo, krajšim zobniškim prenosom).

Značaj motorja nam je bil všeč zato, ker začetniku dopušča, da se uči enduro veščin, hkrati pa je ob resnem ožemanju plina bruhnil dovolj moči iz sebe, da bi z njim z veseljem odpeljali dirko z močnejšimi tekmeci, recimo s 450-kubičnimi štiritaktniki ali 250-kubičnimi dvotaktniki. Prepričani smo, da so časi na brzincu s TE 310 lahko zelo konkurenčni. A ne le zaradi moči, ampak predvsem zaradi izjemne lahkotnosti v vožnji. Suh motoci-



302-kubični motor je najbolj kompakten v razredu.



S pritiskom na modri gumb lahko spremenite značaj motorja.



Izpuh izpolnjuje okoljevarstvene standarde, serijsko ima dva protihrupna vložka.



Izboljšane zavore so veliko presenečenje.



Okretnost je njena prednost.

►► Tale nova Husqvarna namreč skriva genski zapis, ki ga ji je vtisnil Francoz, Antoine Meo, da, tisti, ki je aktualni svetovni prvak v E1.

Morda vam je ime tuje, a nič zato, enduro prvenstvo seveda ni MotoGP, in medtem ko vsak otrok ve, kdo je Rossi, za enduro WEC tega ne moremo trditi. A pečat, ki ga pusti tak dirkač, kot je Antoine, je za nišo enduro motociklizma zelo pomemben. Na svetovnem prvenstvu namreč preizkusijo, uničijo in 'pogrunta-jo' vse, da bi naredili motocikle še boljše, hitrejšje, lahkotnejše in vzdržljivejše.

Velika Husqvarnina novost za sezono 2011 je vsekakor TE 310, ki smo jo tokrat pognali v breg na našem testu.

Da, kljub mrazu se da z 'enduroco' še kako lepo voziti tudi pozimi. Toplo priporočamo tak hobi, saj je bolj zabaven od fitnesa, predvsem pa ti pomaga, da 'nabrušen' in v vrhunski formi vstopiš v sezono cestnega motociklizma.

Skratka, tole belo-črno-rdečo italijansko lepoticiko smo z veseljem prevzeli pri Motor Jetu v Mariboru, specialistih za terenski motociklizem, ki na štajerskem koncu tržijo Husqvarne in vse, kar ima Zupin (tisti nemški) pod svojo streho.

Pri Husqvarni so ime TE 310 za 2011 sicer obdržali, toda motocikel se od onega z letnico 2010 močno razlikuje. Novi je namreč narejen na osnovi odlične TC/TE 250, ki slovi predvsem po svoji lahkotno-

sti v vožnji. Okvir, vzmetenje, plastika, vse je enako kot pri manjši TE 250, razlika je le v predelavi pogonskega motorja. Ta ima prostornino z 249 cm³ povečano na 302 cm³, kar pomeni več moči in navora in bolj zvezno krivuljo naraščanja moči. Tako v 250- kot 310-kubičnem enduro razredu je to trenutno najkompaktnjši motor na trgu.

Motor je super prilagodljiv na vse razmere terenske vožnje, saj z izbiro mape 1 (osnovna nastavitvev) ali mape 2 (mehkejša odzivanja motorja na plin) lahko pril-

godite značaj motorja trenutnim voznim razmeram. Če je teren tekoč, manj tehničen ali če govorimo o motokros stezi, je prava izbira osnovna mapa, za počasnejšo, skoraj trial vožnjo pa bo motor učinkovitejši z mapo številka 2, saj bo imela guma boljši oprijem s podlago.

Z vbrizgom goriva se lahko na servisu dodatno poigrajo, in če voznik premore nekaj več znanja ter se namerava veliko voziti po motokros stezah, se ob zamenjavi standardnega protihrupnega vložka v izpuhu z bolj odprtim (ki je priložen)

Husqvarna TE 310

Cena testnega vozila: 8.699 EUR
(6.959 EUR za imetnike tekmovalne licence)

TEHNIČNI PODATKI

Motor: enovaljni, štiritaktni, 302 cm³, tekočinsko hlajeni, elektronski vbrizg goriva Mikuni.

Največja moč: n. p.

Največji navor: n. p.

Prenos moči: 6-stopenjski menjalnik, veriga.

Okvir: jeklen cevni.

Zavore: spredaj kolut 260 mm, zadaj kolut 240 mm.

Vzmetenje: spredaj nastavljive obrnjene vilice Kayaba 48 mm,

300 mm giba, zadaj nastavljiv blažilnik Sachs, 296 mm giba.

Gume: 90/90-21, 120/90-18.

Višina sedeža od tal: 950 mm.

Posoda za gorivo: 8,5 l.

Medosna razdalja: 1.470 mm.

Teža: 106 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
- ▲ vzmetenje
- ▲ udoben položaj za krmilom sede in stoje
- ▲ vodljivost
- ▲ stabilnost pri večjih hitrostih
- ▲ zaščita motorja
- ▼ premajhen ročaj za premikanje zadnjega dela motocikla
- ▼ izpostavljenost izpušnega sistema
- ▼ potrebuje nekoliko več priganjanja v višje vrtljaje



a za voznike med 170 in 180 centimetri višine idealno odmerjen. Zelo smo se razveselili nekoliko nižjega sedeža, ki je od predhodnega modela nižji za 13 milimetrov. Predvsem veliko šteje tam, kjer si je treba pomagati z nogami.

Presenetile so nas tudi zavore, saj je njihov zavorni učinek precej močnejši od tega, česar smo bili pri Husqvarnah vajeni do zdaj.

Italijani so tako pod nemškim okriljem naredili velik korak naprej. Komponente so kakovostne, oprema motocikla pa taka, da se lahko z njim iz salona podate naravnost na dirko in bo tam preživeli. Nepotrebne šare ni na njem, kar je za enduro izjemno pomembno. Pozdravljamo tudi to, da jim je glasnost izpuha uspelo zmanjšati na razumno raven, zaradi česar vožnja po kolovozih in gozdnih poteh ne bo moteča za okolico. Da, tudi to je stvar napredka na dirkah, ki smo ga



Lepa, kompaktna, ozka in lepa, ... joj to smo že napisali.

IZ OČI V OČI



Matevž Hribar

► Izjemna lahkotnost v vožnji, zadostna zaloga moči in preizkušeni koncepti so dovolj tehtni razlogi, da bi tole Husko izbral raje kot večji model TE 449. Vedeti morate le, da je to strojček, namenjen predvsem težjim terenom in zavitim 'špagetom', ne pa hitrim makadamom, saj na ravnini zaradi kratkega menjalnika doseže hitrost le nekaj čez sto kilometrov na uro. ◄◄



Ročaj za dvigovanje motocikla je premajhen - minus!



kel namreč tehta vsega 106 kilogramov, kar je konkretnih sedem kilogramov manj od 450-kubične izvedbe. To se v rokah močno pozna, še posebno po celodnevni vožnji, saj TE 310 voznika utruja bistveno manj od 450- ali 510-kubičnih Husqvaren, ki smo jih vozili do zdaj. V tem paketu dobrih voznih lastnosti je veliko vlogo odigralo tudi vzmetenje, ki je sicer tudi

polno nastavljivo, da ugotovi posameznikovim potrebam in slogom vožnje. Vsi, ki ste vajeni motokros motociklov, boste verjetno želeli nekoliko trših nastavitvev, a k enduro vožnji, kjer mora motocikel dihati z raznolikim terenom, nimamo večjih pripomb.

Z velikostjo motocikla so dobro zadeli, motocikel je sicer prej majhen kot velik,

omenjali v uvodu. Ne gre pa zanemariti še dejstva, da vam ob nakupu pripada dvoletna garancija (če je servisiran pri pooblaščenih serviserjih), če ste dirkač z licenco, pa celo 20-odstotni popust in bonusi v obliki dodatne opreme in nadomestnih delov.

V teh časih takšna gesta pomeni veliko, zato dodajamo velik plus na seznam pozitivnih lastnosti, ki je tokrat precej zajeten. Ampak to si TE 310 z letnico 2011 tudi zasluži. ◄◄