

HUSQVARNA TE 350

Zupin Moto Sport je nemško podjetje, ki prihaja (končno!) na slovenski trg s široko in zaokroženo ponudbo vsega potrebnega za terensko-cestni motociklizem. Specializirani so in za to vejo motociklizma v evropskem merilu uveljavljeni, najpomembnejši. Specialisti, skratka.

Jože Zupin, lastnik podjetja, je bil sam dirkač, zato ne preseneča, da tako v popolnosti pozna motokros in enduro. Še vedno je v sportu, le da motocikle sedaj priganjajo njegovi dirkači. Čeh Otokar Kotrba je z Zupinovo husqvarno TE 350 leta 1992 osvojil naslov svetovnega prvaka v enduru. Lani pa je bil na svetovnem prvenstvu tretji. Za zasebno ekipo naravnost odlični rezul-

tat. No, ne smemo pozabiti: svetovno prvenstvo je lani osvojila tovarniška husqvarna 350.

To pa je zagotovo tudi najlepša popotnica za serijski motocikel. Da zmore tak, iz zaboja ven, napore svetovnega prvenstva in da v pravih rokah pospravi s konkurenco, to je seveda najboljši priporočilo. In ne prazen reklamni prijem. Husqvarna TE 350 je čisto-



ZA IZBRAN OKUS!

krven cestno-terenski motocikel. Namenjen in uporaben za vsakdanje vožnje in seveda za dirke. Vsaj dvoje v enem. Zato poudarjam: stroj za motocikliste z jasnimi zahtevami, izkušnjami in izbranim okusom.

Z vsakim motociklom je pač tako, da ustreže le precej ozkemu naboru želja. To je pač sklepanje kompromisov. Tako vam s hitrostno dirkaško repliko nikakor ne bo uspelo obiskati mikavne pastirice v bližnjem hribovju. In enako nemogoče je z motociklom za enduro potolči hitrostni rekord od domače ulice pa tja do kavarne v Piranu. Torej: jasne zahteve in želje so zdravo vodilo pri izbiri pravega motocikla.

Po nekaj zamenjanih motociklih in po tisočih prevoženih kilometrih se zahteve in pričakovanja že dokaj jasno izkristalizirajo. Okus se izostrí. Morda prične tudi zmanjkovati prostega časa, da bi človek

pogosto pognal cestni motocikel kam daleč, le sebi v veselje. Da hitrostnih omejitev sploh ne štejem zraven. Na cesti je prenekateri motocikel že v drugi prestavi prehitel. To utegne biti odbijajoče. In tako se človeku z leti pripeti, da končno le najde pravo ljubezno. Ne, to ni vpliv pomladi, ko kri hitreje požene po žilah in postane pogled igriv. To so globlja spoznanja.

Husqvarna TE 350 in z njo enduro sta se mi globoko usidrala v srce. In me zdrnila. To je pa zanimivo! Pravzaprav pritegne filozofija, ki jo prinaša ta motocikel iz razreda, v tujini poimenovanega, "hard enduro". Tu polovičarskih kompromisov



Krmilo: povsem preklopno vzvratno ogledalo, znana stikala, pripravne ročice

ni videti. Celoten motocikel je zasnovan tako, da streže jasnim (športnim) merilom: močan in predvsem prožen motor, robustna konstrukcija, solidno vzmetenje, sprejemljivo udobje in, to je pa izjemnega pomena, realno nizka teža. Kaj človeku pomaga vsa najatraktivnejša tehnika, če je spakirana v dveh ali več stotih? Ročno zadevo težko premikaš. Če uide iz rok, jo še težje uloviš. In še dražje popraviš. To pa so že meje in pregrade v življenju na dveh kolesih, ki jih vzameš (ali pa tudi ne) v zakup.

Zato je husqvarna TE 350 lahko ljubezno na dolgi rok. Izrazito simpatičen in močno uporaben motocikel. Skupaj je mogoče preživeti lepe in živahne ure. To odtehta. Tudi ceno!

Motocikel je že kar nekaj let v grobem enak. Švedi so

resnično vedeli, kaj delajo (Husqvarna datira v leto 1903, dirkajo pa od leta 1930). Jim je pa ušla iz rok ekonomska plat in tu so leta 1986 vskočili Italijani, Cagiva. Ti so vedeli, kaj kupujejo. Motoristi pa tudi vedo, kaj iščejo. Zato so štiritaktne husqvarne razgrajbljene.

Motocikel je takole, na prvi pogled, izrazito preprost. Sestavljen le iz najnujnejših, kakovostnih komponent, brez navešenega okrasja, brez ne najbolj potrebnih dodatkov. Izžareva funkcionalnost. Oblika in uporabljeni materiali so v prid naporni rabi. In če motocikel zgrmi po tleh, prave škode ni niti videti. Balzam

za dušo in denarnico! Z lahkoto pobereš lepota, kresneš po nožnem zaganjalniku in se odpelješ novim dogodivščinam naproti. Blagodejno, vam povem.

En valj, štirje takti in le nožni zaganjalnik, se sprašujete? Električni zaganjalnik je dandanašnji seveda močno udobna dobrina, vendar prispeva tudi nekaj kilogramov teže. Tega pa ne maramo. Torej - proč z njim. Pa še stik z motociklom je tako bolj prvinski. Husqvarna TE 350 vžiga, vroča ali hladna, šaljivo lahko: obrneš preprost kontaktni ključek v pravo lego, potisneš prednje kolo od sebe in tako nagneš k sebi motocikel (zato je ročica zaganjalnika nižje), zmerno odločno brcneš. In motor zapoje. S polnimi pljuči. Bravo. Bravo tudi za avtomatski dekompressor v glavi, ki omogoča to lahkotno vžiganje.



Test

Motocikel je visok, vzmetenje ima spredaj hod 305 mm in zadaj 320 mm, sedež je dobrih 945 mm od tal. Nič grozljivega, saj je motocikel prav mikavno vitek in noge sežejo do tal, tla pa ne do motorja. Občutek v rokah je naravnost odličn: telo pokončno, sedež potegnjen na posodo za gorivo, ravno prav široko krmilo s pripravnimi ročicami in ozki bokli motocikla. Igračka, ki sede v roke in daje občutek, da je voznik gospodar.

Vsa "karoserija" je izdelana iz lepo stikajoče se, žilave in težko zlomljive plastike. Pošteno! Plastična je tudi posoda za gorivo (pokrov nima ključavnice) in podnožje sedeža. Oblike so všečne, barvna kombinacija znana: husqvarna je lahko le belo-rumeno-modra in nič drugače.

Hrbtenica motocikla je rahlo nenavaden okvir, izdelan iz jeklenih cevi: kletka je enojna, razdvojena in vzdolžno ojačana le pod ohišjem motorja in do vpetja zadnjih nihajnih vilic. V tej točki je okvir videti šibak, saj proti glavi vodi le ena cev velikega preseka. Toda to je le varljiv občutek. Okvir se je



Motor: preprost, trpežen, uporaben; izpušna cev je izdelana iz nerjaveče kovine in se končuje v dveh dušilnih hrupa

v športu potrdil kot solidna konstrukcija, uporabna tudi za motocikel s 600-kubičnim motorjem. Vzmetenje pa je japonsko, Showa; spredaj vilice upside-down s kraki premera 45 mm, zadaj pa centralni blažilnik nastavljiv v obeh smereh delovanja, oprt na aluminijaste nihajne vilice.

V okvir je motor togo vpet. Motor je zanimiv primerek, saj ohišje izhaja iz dvotaktnega agregata. V začetku osemdesetih let so švedski tehniki vzeli v roke ohišje 400-kubičnega dvotaktnega modela in nanj pričvrstili valj z glavo, pogon odmične gredi in s tem ventilov pa so zaupali na levo stran valja uležajeni verigi. Ta veriga je tudi nadomestila oljno črpalko, saj so tehniki v ohišje motorne gredi vstavili lamelni ventil (R.A.L. - reed activated lubrication), ki ga krmili podtlak zaradi gibanja bata. Lamelni ventil uravnava pretok olja do verige, ki ga ponese do vitalnih delov motorja. Preprost in učinkovit sistem.

Čagivni tehniki so se zadnje čase precej vrteli okoli tega 349-kubičnega vodno hlajenega



enovaljnika s štirimi ventili in eno odmično gredjo v glavi. Namenili so mu nov, lažji bat, povečali kompresijo, izpopolnili šeststopenjski menjalnik. Same malenkosti. Toda motor je veliko pridobil, saj so izboljšave prinesle mirnejši in bolj gladek tek ter zelo uporabno krivuljo moči. Uporabno moč na zadnji gumi je mogoče čutiti ob vsakem najmanjšem premiku ročice za plin. Na srečo pa motor ni tako eksploziven kot močnejši brat iz modela 610. Zato je motocikel lepo vodljiv in za vožnjo nezahteven tudi v manj izkušnih rokah. Ne utruja voznika, čeprav je vibracije enovaljnika moč čutiti v rokah in nogah. Pa niso pretirano moteče. Je pa treba upoštevati, da je motocikel narejen predvsem za dirkalno rabo in šele za tem so imeli tehniki v mislih (udobno) vsakdanje igrakanje.

Vožnja v raztrganem in težkem brezpotju, na vijugastem makadamu, na serpentinastem asfaltu in v mestnem kaosu je en sam velik užitek. Geometrija motocikla, vzmetenje, vznožnik položaj omogočajo igrivo preleganje motocikla in lahkotno preskakovanje grbin. Prožen motor ne zahteva pogoste rabe menjalnika. Že samo poigravanje z ročico za plin je dovolj, da voznik opravi tudi z zelo zahtevnim terenom. Sklopka je trpežna in menjalnik kar japonsko točen. Eno z drugim: pleš med "kuclji" je lahkotno početje. Po en kolot na vsakem (lahkem) kolesu: zaviranje v brezpotju ali na asfaltu je solidno, z dobrim občutkom na zavornih ročicah. Tudi enduro gume so v vožnji zanesljiv partner ter okolju prijazne.

Se pa najde tudi nekaj detajlov, ki v vsakdanjem prometu ne briljirajo, na dirkah pa so nepomembni. Tako je troblja smešni šibka, da je še voznik ne sliši. Videli smo tudi že močnejši svetlobni snop. In vzvratno ogledalo, sicer lepo nastavljivo, ali pa tudi povsem preklopljeno, je tam na (cenenem) krmilu bolj za okras. Toda, saj sem rekel. To je prvovrsten športni motocikel, odlični partner v mestni gneči in bolj zasilna varianta za dolgoprogaška potovanja v dvoje.

Tekst: MITJA GUSTINČIČ
 Foto: TOMI LOMBAR

HUSQVARNA TE 350



Tehnični podatki

Motor: enovaljni - štiritaktni - tekočinsko hlajen z 1,3 litra hladilne tekočine - dva hladilnika - ena odmična gred v glavi, gnana z verigo - štirje ventili v glavi - vrtina in gib 84 x 63 mm - prostornina 349,1 kubika - kompresija 10:1 - največja moč in navor: ni podatka - uplinjač dell'oro PHF 34 DS - neosvinčeni bencin - mazanje motorja z oljem po sistemu R.A.L. - elektronski vžig - svečka NGK C7E

Prenos moči: večploščna (7+6 lamel) sklopka v oljni kapeli - zobniški primarni prenos, razmerje 2,344 - šeststopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I. 2,615; II. 1,812; III. 1,368; IV. 1,043; V. 0,888; VI. 0,740 - veriga na zadnje kolo, razmerje 3,20 - veriga regina 135-ORN ali takasago RK 520-SMO

Okrvir: enojni jeklen iz ovi okroglega preseka, zaprt konstrukcija, razdvojen le pod obišjem motorja, pomožni zadnji del okvirja iz lahke litine - kot glave okvirja: ni podatka - predtek 112 mm - medosna razdalja 1495 mm

Vzmetenje: spredaj teleskopske vilice showa upside-down s kraki ø 45 mm, hodom 305 mm, v obeh smereh delovanja nastavljev hidravlični del in prednapetost vzmeti - zadaj aluminijaste nihajne vilice, centralni blažilnik progresivnega delovanja, v obeh smereh nastavljev hidravlični del in prednapetost vzmeti, hod kolesa 320 mm

Kolesa in gume: pesto in obroči iz lahke litine, spredaj kolo 1,6x21 z gumo 90/90-21 - zadaj kolo 2,50x18 z gumo 140/80-18

Zavore: spredaj fiksni kolot nissin ø 260 mm s plavajočo dvoblatno čeljustjo - zadaj fiksni kolot nissin ø 220 mm s plavajočo čeljustjo

Mere in teža: dolžina 2180 mm - širina 810 mm - višina 1260 mm - višina sedeža od tal 945 mm - najmanjša razdalja od tal 371 mm - teža (suha) 116 kg - posada za gorivo 9,1 litra (opcija 19 litrov)

Naše meritve

Moč motorja, izmerjena na kolesu:
 20,2 kW (27,5 kW) pri 7400 vrt./min

Teža za vožnjo pripravljene ga motocikla: 134 kg

Poraba goriva: 5,8 l/100 km
 testno povprečje

Največja hitrost: 142 km/h

Pospešek:
 100 m z mesta: 5,9 s
 400 m z mesta: 15 s
 0-100 km/h: 5,5 s

Cena

DEM 10.950 * (TMR/Zupin, Mirmo, Dol pri Hrastniku)

Končna ocena

Husqvarna TE 350 je motocikel, ki ga visoko cenita tako profesionalci kot vozniki s skromnimi izkušnjami. Spada v krog najbolj široko uporabnih motociklov. Ker je izdelan v Evropi, ima še poseben čar.

Cene nadom. delov

Maloprodajne cene izbora nadom. delov (v DEM):

- zavorna ročica, komplet	140
- pogonska veriga	79
- oba verilnika	25+59
- zavorne ploščice, spredaj	49
- zavorne ploščice, zadaj	49
- bat, komplet	349
- tesnilo glave motorja	45
- prednje kolo	870
- predni blatnik	45
- utripalka, prednja	15
- utripalka, zadnja	15
- posoda za gorivo	340
- sedež	198
- črna ogledala	39