

Vozili smo:
Husqvarna TE 410

TISTO VMES



Direktor pri lastnoročnem
ocenjevanju prodajnega
izdelka: Jože Zupin

Tokrat je bilo prvič. Nemško podjetje Zupin Moto Sport, ki s specializirano ponudbo za kros in terenski motociklizem širi poslovno pot iz Nemčije tudi v Slovenijo, je izbrano novinarsko dirkaško družbo povabilo v Varese. V Cagivo.

Točneje: na predstavitev celotne palete '95 - motociklov znamke Husqvarna.

Husqvarna takšnih predstavitev ne pripravlja vsako leto, pa je bila zato družba močno pisana, iz celega sveta.



Ples na razmočeni zemlji je stekel.

Gneča okoli množice rumeno-belih Husqvarninih motociklov za kros in enduro je bila tolikšna, da so italijanski mehaniki komajda še imeli pregled; s težavo so ustavljali zagrete priložnostne dirkače zaradi dolivanja goriva in letečega servisa, saj je bilo tu in tam treba pritegniti še kakšno špico na kolesih.

Jože Zupin, lastnik in direktor podjetja, je uspešen poslovnež tudi zato, ker sam zelo dobro ve, kako se terenskim motociklom streže. Pa je tako naš nekdanji motokro-

sistični as na Cagivini testni progi med prvimi menjal srajco z dirkaško opremo in nove husqvarne kar po vrsti zelo ostro, pa hkrati prav baletniško lahkotno, gnal med grbine in krivine. Malo je takšnih direktorjev.

Temperaturo sta pomagala z bravurami na progi stopnjevati dva Husqvarnina tovarniška dirkača, prvaka: Finec Tainen, svetovni prvak v enduro, in Belgijec Martens, ki mu letos ni uspelo obraniti lanskega naslova in je pristal tesno na drugem mestu v polliterskem razredu svetovnega prvenstva v motokrosu.

Proga za enduro test v enduro je bila kombinacija dirkališča za motokros (kakšni dve minuti in pol je bil dolg krog) s široko pentljo (za dobre tri minute in pol dolgo), zavijugano med drevesi, kanali in travniki.

Čakali smo v vrsti, kot pobiči pred slaščičarno.

Svetovna premiera!

Motocikel, ki so ga želeli vsi takoj potipati in brcniti v zaganjalnik: husqvarna TE 410.

Nič vesoljsko novega med kolesi, to je sicer res. Toda kdor prisega le na terenske gume in ventile v glavi motorja, se je odrekal celo daleč okoli diše-

čemu pršutu in sočnim rezinam melone. Rumeno-belo-modra lepota, TE 410, je namreč na moč obetavna kombinacija že znanih rešitev in solidne opreme, ki pa v enduro športu (in modi tudi) odpira zanimivo nova obzorja. No, seveda ne smemo prezreti, da je avstrijski KTM prvi poskusil idejo in ta se je prijela. Med resnimi štiritaktniki za enduro, v mislih imam seveda izključno le Husqvarno in KTM, je bilo dolga leta kar nekako udomačeno in že samo po sebi razumljivo, da je imel manjši motocikel 350 kubikov, večji pa 600 kubikov. Preprosto kot le kaj.

Nič hudo napačnega ni v tej razredni delitvi. Ali pač. Odvisno od globine pogleda in srčno poštenega priznanja resnice. Kajti kupci so, stoje pred odločitvijo sredi trgovine, radi in hote naredili napako. Tehnika je za oba, 350- in 600-kubični motocikel, podobna, cena tudi, le zmogljivosti so občutno različne. Večina kupcev se je seveda odločila za ekskluzivnejši močnejši motor. Ta je hitrejši na cesti. To je prednost. Kaj pa na zahtevnem terenu? Tu pa je resnica lahko neprijetna. Motor s 600 kubiki in eksplozijo moči je naporen v brezpotju: zahteva zelo dobrega in odločnega voznika, večše roke in trenirano telo. Skratka, šeststotak je za ostro vožnjo zahteven motocikel in prenekateri voznik je bil s šibkejšim in prijaznejšim 350- kubičnim strojem v enduro hitrejši, uspešnejši.



Tako govori in potrjuje praksa. Je pa po drugi plati res, da je šibkejši motor v ravninah malce kratke sape. V odstotkih cestišča pod kolesi pa lahko trdimo, da se tudi motocikli za enduro precej pogosto kotalijo po asfaltu. "Za kakšnih 40 odstotkov je voženj po asfaltu," analizira svoje kupce Jože Zupin.

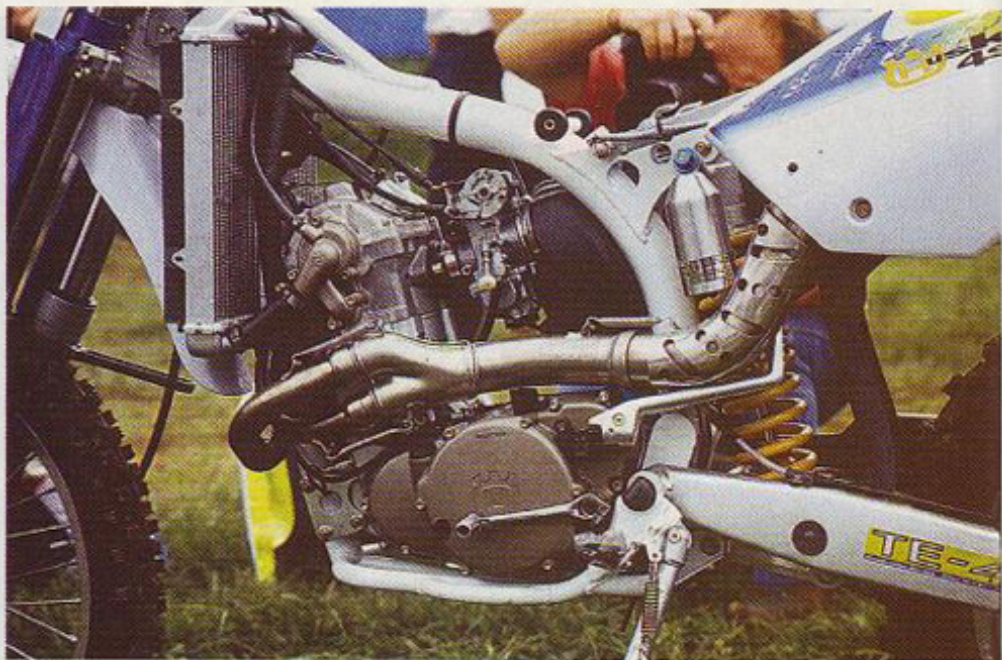
In tako pravzaprav preseneča, da konstruktorji niso že kdaj prej prišli na preprosto idejo, da bi ubrali tisto vmesno pot, ki se danes spet kaže za tako zanimivo. In v rabi primerno.

Spet pravim zato, ker je pred desetletjem veljal 500 kubični motor za pravo (največjo?) mero. Pa je razvoj prinesel nove materiale, popolnejše rešitve v glavah in valjih, občutno več elastičnosti in moči. In novo delitev.

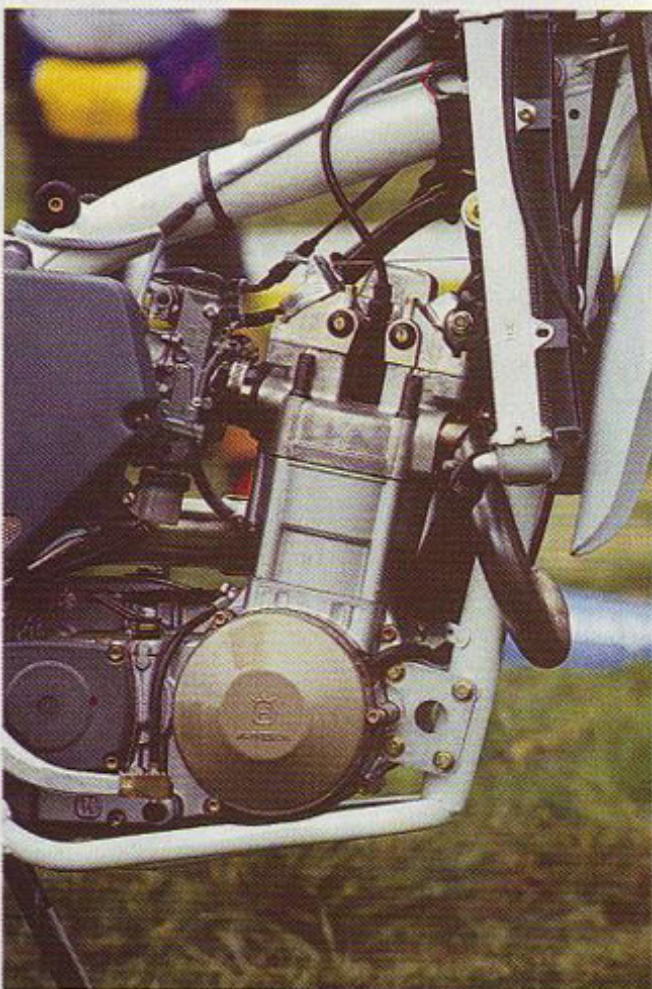
Tehniki v Husqvarni so novi motocikel z oznako TE 410 razvili direktno iz (v detajlih posodobljenega) modela TE 350, ki še vedno ostaja prva resna izbira v štiritaktnem enduro razredu: je lahkoten in ne pretirano zahteven za vožnjo, moč je raztegnjena čez široko območje vrtljajev (glej test v AM številka 8/94).

Zelo skopo rečeno je TE 410 povrtan model TE 350. Oba motocikla si pravzaprav delita tehniko in sestavne elemente. Ohišje vodno hlajenega motorja s šeststopenjskim menjalnikom in večploščno sklopko v oljni kopeli je pri obeh modelih isto. S povrtanjem valja na premer 91,5 mm in gibom 63 mm je prostornina narasla z 349,13 na 414,26 kubika. Valj je pokrit z nanovo razvito glavo z razširjenimi kanali (ena odmična gred, tišja veriga, štiri ventili), ki ohranja kompresijsko razmerje pri 11:1. Povsem enaki pa so časi odpiranja in zapiranja ventilov.

Toda povečanje prostornine, namesto Dell'Ortovega uplinjača PHF 34 DS dirkaški rabi namenjen Mikunijev TM 36 s ploščatim drsnikom in šobo za vbrizg ter lažja digitalna vžigalna elektronika so dvignili krivuljo moči. Za koliko? S številkami o zmogljivostih zadnje čase proizvajalci ne strežejo več radi. V vožnji se motor kaže dobrohotno: iskrejši od TE 350 in manj brutalen kot TE 610. Vožnja je tako preprostejša in manj naporna. In to je bil tudi cilj.



Enovaljni štiritaktni vodno hlajeni motor z eno odmično gredjo in štirimi ventili v glavi, prostornina 414,26 kubika, avtomatski dekompressor, šeststopenjski menjalnik, nožni zaganjalnik, pokrovi motorja iz magnezija.



Pozorno ogledovanje motorja odkrije bogatejše motorne detajle, skupne modeloma TE 350 in TE 410: pokrovi ohišja motorja so uliti iz magnezija, izpušna cev se končuje s parom lažjih glušnikov, ki ne potrebujeja vzdrževanja.

Motor - velja za oba modela - je vpet v enak (ojačan) okvir enojne zaprte konstrukcije, zvarjen iz jeklenih cevi, z oporo sedeža iz aluminijastih cevi. Zadnje nihajne vilice z novim centralnim blažilnikom znamke Showa (vsestransko nastavljiv) ostajajo nespremenjene. Radikalno drugačne pa so prednje oljno vzmetne teleskopske vilice. Klasika se vrača in izpodriva sistem upside-down! Na motociklih za enduro so sedaj privlačene klasične vilice izdelane po Husqvarnini specifikaciji v tovarni Marzocchi: kraki premjera 45 mm, krajši kraki pod osjo kolesa, ločena nastavitve delovanja hidravlike (komprimacijo nastavljamo v enem kraku, razteg v drugem kraku).

Odločitev za klasične vilice temelji na analizi odzivanja motocikla v vožnji z elektronsko obdelavo podatkov. Motocikli za enduro (ker so težji kot motocikli za kros) so lažje vodljivi in zato hitrejši, če so prednje vilice manj toge. Voznik je lahko nežnejših gibov, vožnja je bolj tekoča in utrujenost manjša.

Letnik '95 prinaša še nove Brembove kolutne zavore s čeljustmi, ki omogočajo hitro menjavo ploščic; povsem nova, skladnejša in nanovo dekorirana je (trpežna) "plastika", sedež je nižji, mehkejši in proti obra-



TE 410: medosna razdalja 1495 mm, dolžina motocikla 2180 mm, višina sedeža od tal 885 mm, najmanjša razdalja od tal 368 mm, posoda za gorivo 9,1 litra, suha teža 116 kg.

bi ojačan s kevlarjem (Kevrex), na novo je oblikovano krmilo.

TE 410: videti je lep; v razvedrilni vožnji sproščujoče zanimiv; pri zastopnikih že solidno razprodan.

"Tradicija, stil in zmogljivosti," na kratko povzemajo v Husqvarni.

Dirkaška legenda šteje 90 let. Ovenčana je s 14 naslovi svetovnega prvaka v motokrosu in 15 naslovi svetovnega prvaka v enduru. Uspehov iz letošnje sezone še niso prišteli zraven.

Motocikli za prihajajočo sezono pa so že nared.

Text in foto:
MITJA GUSTINČIČ



Klasične teleskopske vilice so spet boljše od sistema upside-down



Enojni zaprti cevni okvir, predtek 112 mm, širina motocikla 810 mm.