



VSTOPNICA

le 125 kubikov v motorju?

Res ni veliko.

Malo pa tudi nil.

Še poznate tisto povest o ujeti ribici in treh željah?

Spet bi imel šestnajst let, pa seveda današnje izkušnje.

In zvrhano poln hraničnik.

In husqvarno 125.

In ne bi varčeval z bencinom.

Kajti tako mikavno igračko si je res mogoče želeti. Pa ne zgolj s šestnajstimi leti, da ne bo pomote. Husqvarna WR 125 je v vseh pogledih tako zelo

resničen motocikel, da zagotovo zadovolji še takoj zahtevnega motociklista: na svetovnem prvenstvu v enduru je Finec Petteri Silvan zaključil na drugem mestu; kazalo je celo na zmago, pa je na zadnjih dirkih prezgodaj štartal in pridelal diskvalifikacijo!

Popotnica serijskemu

motociklu je odlična.

Izhaja pač iz motocikla za motokros in le v detajlih je drugačna, prilagojena enduro rabi: več prožnosti v motorju, tu so potrebne luči, primernejše gume.

S tem hočem reči, da se husqvarna WR 125 najbolj odlično znajde v brezpotju. Vendar se tudi na asfaltu zelo spodobno izkaže. In ker je po duši dirkač, zmore zelo veliko. Brez kakšnega napora. Dirkanje s tem motocikлом seveda sploh ni osnovno vprašanje, ki naj bi obremenjevalo vsakdan-



jega motociklista. Ponuja pa se kot možnost.

Gledam niti ne tako daleč nazaj. O tako čisto-krvnih strojih tudi sanjati ni bilo mogoče. Športni in serijski motocikli so bili daleč narazen. Dva svetova. Na dirkah so vozile specialke. V široki prodaji pa so bili le motocikli, ki pogosto s tistimi specialkami niso imeli skupnih niti barv. Piaka.

Danes je prvorazredna

športna tehnika dosegljiva za zelo razumen denar. Husqvarna: osnova serijskemu motociklu je pri tej hiši vedno dirkalni motocikel. V WR tičijo geni motocikla za motokros. Model WR 125 je namenjen tudi (ali predvsem, odvisno je, kaj kdo išče) dirkačem. V rahlo bolj omiljeni obliki pa se mu pridružuje model z oznako WRE 125: ta je prirejen mirnejši, vsakdanji, bolj cestni rabi. Toda spet zapišem, da se razlike zrcalijo zgolj v detajlih.

Torej, WR: oznaka za lahek, poskočen, odlično vzmeten motocikel. Enojni okvir iz jeklenih cevi, zaprte konstrukcije, se razdvoji ob valju motorja; zadnje paličje pa je zvarjeno iz aluminijastih cevi. Geometrija je enaka kot pri krosu: medosne razdalje za 1400 mm, predteka je 100 mm. Okvir spredaj podpirajo Showine vilice sistema upside-down

s kraki premera 43 mm, z obojestransko nastavljivo hidravliko, hodom 305 mm in z naprej izpostavljenim osjo kolesa. Zadek umirja Showin blažilnik z vsemi želenimi nastavitevami in hodom kolesa 320 mm. Najmanjša razdalja od motocikla do tal meri spodobnih 367 mm, sedež pa je 890 mm nad tlemi.

A to ne pomeni, da je motocikel zrisan le za dolgonoge voznike. Počutje v sedežu, ojačanem s kevlarjevo tkanino, je malce špartansko, podrejeno športnim zahtevam, toda na račun primernega trikotnika sedež - krmilo - stopalke tudi dovolj udobno. In ker motocikel tehta suh le 93 kg (skupaj s tekočinami pa le malce čez 100 kg), je seveda jasno, da je lepo in preprosto vodljiv.

Enovaljni dvotaktni vodno hlajeni motor je povsem nov izdelek. Manjši je od

Husqvarna WRE 125

Dodana črka E (in prevladujoča rdeča barva) označuje bolj civiliziran enduro. In cenejši: na račun Akrontovih kolesnih obročev, Marzocchijevih vilic, Bogejevega blažilnika, fiksnih Brembovih zavornih kolutov. Motor je manj ostrih karakteristik; mazanju služi dodana oljna črpalka.



predhodnika, ojačan ob ležajih motorne gredi (močnejša je tudi ojnice), opremljen s kakovostnejšim japonskim vžigalnim sistemom (Kokusan), na novo je stopnjevan šeststopenjski menjalnik, ki ga

podpira v premeru večja in zato vzdržljivejša sklopka.

Novosti še ni konec: sezanje (uplinjač je Mikunijev, premera 35 mm) je preko lamelnega ventila speljano direktno v ohiše motorne gredi, tri izpušne

kanale krmili mehansko voden vrtljiv ventil. In izpopolnjeno je hlajenje z dvema vodnima hladilnikoma.

Kaj zmore? Že nekaj časa tudi Husqvarna ne objavlja največe moči motor-

Husqvarna CR 125

Za prodajno sezono '95 v celoti nov motocikel: nov motor, nov okvir, nova oprema, nova plastika, nove barve. Zato tudi konkurenčnejši v športu in seveda vabljivejši. Jasno, sele dirke bodo pokazale, kam dirkalna husqvarna 125 realno spada.



ja, saj je to največkrat precej zavajajoč podatek. Kajti bolj kot tisti konjič več ali manj šteje elastičnost motorja in razpon uporabnih vrtljajev. Ne bom seveda rekel, da ta 125-kubični motor zmore traktorsko elastičnost. Čudeži pač niso mogiči. Vendar zelo spodborno vleče, moči je za razprodajanje in nad iskrostjo se nikakor ne kaže pritoževati. Le redki so v terenski vožnji trenutki, ko voznik zmore izkoristiti vso razpoložljivo motorno moč.

Dva koluta (oba Brembova s kovinskimi zavornimi cevmi, prednji je plavajočega tipa) solidno ustavljata in spadata v kakovostenjši nabor opreme (kolesni obroči so znamke Excel). In če bi že prav pikolovsko vrtal, bi se pritožil le nad belo lakiranim krmilom, kajti kakšen živobarvno eloksiran aluminijast primerek (recimo Rentalov) je videti žlahtnejši.

Tekst in foto:
Mitja Gustinčič