

Test

HUSQVARNA WRE 125 DUAL

PRAVA STVAR!

So meje v življenju, ko želje presegajo dane možnosti. Šestnajstletniku je seveda hudo. Ima prazen žep, velike oči in kopico želja.

Tudi tridesetletniku ni lahko: žep naj ne bi bil več prazen, želja je še vedno veliko. Le prostega časa zmanjkuje. Pa še žena utegne za povrh kaj neprijetnega pripomniti.

Pa hudič ni tako črn.

Le oči kaže odpreti.



Prednji del: akront aluminijasti kolesni obroč, zmogljiv in lahek kolot, dovolj solidne vilice



Husqvarna WRE 125 dual je novinec v tej prodajni sezoni. Zanimiv motocikel. Zadevek v polno, bi lahko rekli. Kajti zapolnjuje praznino v ponudbi terensko-cestnih motociklov. In zmore zadovoljiti oba, očeta in sina.

Dejstvo je, da je ponudba motociklov z izrazito športno zasnovo precej pestra. Tu so še posebej zanimive cestne replike hitrostnih dirkalnikov. Toda cenovno segajo v visoki razred, zahtevajo pa tudi precej vozniške zrelosti. Da o omejeni rabi niti ne govorimo. Kajti racionalno gledano, obveznosti poln življenjski tok ne pušča zelo veliko možnosti za prostodušno zabavo s koleni na asfaltu.

Podobno opazimo v razredu športnih enduro motociklov. Cene so zaradi kakovostne tehnike in nizkih proizvodnih serij visoke, vsakdanjo rabo pa omejuje dirkaška ostrost motociklov. In roko na srce, prenekateri motociklist ne ve najbolj natančno, kaj bi počel z vso pestrostjo nastavitve elementov motocikla.

Pravega kompromisa med dirkaško eksotiko in vsakdanji rabi primerno trpežnostjo in udobjem pa prodajnim strategom motociklističnih tovarn kar nekako ni uspelo najti. Precej rado jih je zanašalo iz smeri, kot da ne bi znali prisluhni svetu. Naš tritedenski randi s husqvarno WRE 125 pa potrjuje, da so pri Cagivi v Vareseju jasni misli. V življenje so porodili zamisel, ki zmore biti pogodu vsem starostim: tako razigranemu šestnajstletniku kot preobremenjenemu možaku.

Pri Cagivi Amerike sicer niso odkrivali. Le elemente, ki so jih že imeli doma, so z obilo posluha sestavili v lično in živahno celoto. WRE 125 dual pomeni: Husqvarnin dirkaški videz, zmogljivosti, vredne pravega enduro motocikla, in udobje, ki je nujno v vsakdanjem življenju med domom in šolo, med obveznostmi in zabavo.

Da v dvojnem zaprtem cevnem okvirju tiči le 125-kubični dvotaktni motor ni



nikakršen greh več. Zadnja leta postaja očitno, da 125-kubični motorji že strežejo z vsem potrebnim, da je življenje zanimivo in varno. Preveč moči v neizkušenih in hitro utrujenih rokah je že ob nakupu nezdravo pretiravanje. Varčno življenje pa sploh ni zanemarljivo dejstvo. V mislih namreč kaže imeti ob osnovni ceni motocikla tudi registracijo in zavarovalne premije.

Sešteto: v svetu motociklisti že sestopajo po stopničkah in se odločajo - za motocikle po meri duše in denarice.

Motor! Skupek nadvse sodobne dvotaktne tehnike: sesanje prek lamelnega ventila v ohišje motorne gredi, gred za dušenje vibracij enovaljnika, elektronsko voden ventil v izpušnem kanalu, ločena posoda za mazalno olje, ki ga v motor nadzorovano dovaja črpalka. Mere v motorju so enake kot pri tekmovalnih husqvarnah. Tehniki so nekoliko civilizirali krivuljo moči in poudarili prožnost. V Akrapovičevem centru v Ivančni Gorici smo na zadnjem kolesu namerili več kot 24 KM. Pa bi bil odčitek še ugodnejši, saj terenska guma na zadnjem

kolesu ne zagradi v celoti ob merilni valj. Kljub temu pa je odčitek nadvse ugoden, krivulja moči pa lepo rastoča, brez omembe vrednih "lukenj" v moči. Je pa res: traktorske prožnosti tudi ta motor še ne zmore.

Motor je vpet v jeklen cevni okvir: enojna konstrukcija se razdvoji že nad valjem motorja. Zadnji del okvirja, paličje, ki podpira sedež, pa je v celoto vijučeno. Za mehanske posege in popravila po težjem padcu je tovrstna rešitev seve-



Vitke linije, solidna stikala, preprost merilnik hitrosti



Zadek: močne nihajne vilice, v ročičevje vpet centralni blažilnik, kolutna zavora

da vredna vsega odobravanja.

Motocikel na pogled nikakor ne kaže, kje so tehniki blažili dirkaško ostrino in varčevali. Tako so zadnje nihajne vilice lep primerek zasnove box, oprte na centralni blažilnik znamke Boge, ki mu je mogoče nastavljati le prednapetost vzmeti. Prednje vilice tipa upside-down pa so italijanski izdelek hiše Marzocchi s kraki premera 40 mm.

Varčevanje: zelo bogato opremljen ta motocikel ni. Tudi tu je sorodnost z enduro stroji tesna, pa čeprav je motocikel namenjen "dvojni" rabi: v brezpotju in po mestnih ulicah.



V mestu: agresivnega videza, udobje je ujeto v zakonitosti motocikla za enduro

HUSQVARNA WRE 125 DUAL

Merilnik hitrosti je majhen in preprost. Preprosta je tudi vžigalna ključavnica. Preprost je tudi čep posode za gorivo, ki nima ključavnice. Za sedežem ni prtljažnika. Toda, da ne bo pomote. Vse te elemente že poznamo s Husqvarninimi motocikli za enduro. Tudi sedež, nekoliko trd za cestno rabo, je povsem enak kot pri terencih, skupaj z zaponko za hitro snemanje.

Niso pa enaki plastični deli. Tu najbolj očitno opazimo varčevanje, saj so motocikel opremili z deli iz plastike, ki je na udarce manj odporna: motocikel za enduro zgrmi po tleh, pa škode ni videti; manj trpežna plastika pa rada počí pod veliko obremenitvijo. Je pa seveda res, da je WRE 125 dual motocikel, ki večino kilometrov nabira na asfaltu. Tu so pa padci bolj poredki.

Dual: pol asfalta in pol brezpotja. Uporabno. Na motociklu se sedi visoko, ugodno zavravnano. Udobje (za oba) je povsem solidno, ga pa ni v izobilju. Motocikel zmora hitrost blizu 125 km na uro. Dovolj. Pri tej hitrosti veter še ne utruja. In tudi vibracije enovalnika so še nemoteče. Motor je tako isker, da pred semaforjem vsi ostanejo za hrbtom. Motorna moč in menjalnik sta lepo ujeta in tako je dirkaško tekoče pretikanje en sam velik užitek. Tudi ostrava zaviranja, ki jih zmora par kolutov, so lahko v veselje. Cel motocikel je v veselje, kajti v življenju se izkaže za pravo stvar. Dovoljuje obiskovanje brezpotja, dovoljuje težaško priganjanje po kakem od boga in ljudi pozabljenem koncu zemljišča, dovoljuje tekočo in iskro vožnjo na asfaltu.

Se pa najde tudi kakšna zamera. Signalne lučke so podnevi neopazne. Tudi ključavnico na čepu za gorivo si želim, saj lahko zavisten sosed še misli na neumnosti. Tudi ščitniki rok so med vejami uporaben dodatek. So pa to malenkosti, pri katerih človek ob zadovoljstvu nad motociklom tudi zamiži.

Tekst: MITJA GUSTINČIČ
 Foto: TOMI LOMBAR

Tehnični podatki

Motor: enovaljni - dvotaktni - tekočinsko hlajen z 1,0 litra hladilne tekočine - dva hladilnika - črpalka za dovod mazalnega olja za motor (posoda za olje s prostornino 0,8 litra) - gred za dušenje vibracij - lamelni sesalni ventil - elektronski vodeni izpušni ventil - vrtnina in gib 56 x 50,6 mm - prostornina 124,63 kubikov - kompresija 14:1 - največja moč 22,8 kW (31 KM) pri 11250/min - navor 20,6 Nm pri 9500/min - uplinjač mikuni TM 35 - elektronski vžig - nožni zaganjalnik - akumulator 12V 3Ah

Prenos moči: večploščna sklopka (7+6 lamel) v aljni kopeli - zobniški primarni prenos, razmerje 3,272 - šeststopenjski menjalnik, razmerja: I. 2,692; II. 1,800; III. 1,388; IV. 1,100; V. 0,954; VI. 0,869 - veriga regina 135 RX na zadnje kolo, razmerje 3,846

Okvir: enojni jeklen iz cevi okroglega preseka, zaprta konstrukcija, ki se razdvaja nad valjem motorja - privijačeno zadnje paličje - kot glave okvirja: ni podatka - predtek 104 mm - medosna razdalja 1450 mm

Vzmetenje: spredaj oljno vzmetne teleskopske vilice marzocchi upside-down s kraki ø 40 mm, hodom 265 mm - zadaj nihajne vilice, centralni blažilnik boge vpjet v ročičevje, nastavljliva prednapetost vzmeti, hod kole-



sa 290 mm

Kolesa in gume: pesta in obroči iz lahke litine (znamka Akroni) - spredaj kolo 1,6x21 z gumo pirelli MT 71A 90/90-21 - zadaj kolo 2,15x19 z gumo pirelli MT 81 120/80-19

Zavore: spredaj kolot brembo ø 260 s plavajočo čeljustjo - zadaj

kolot brembo ø 220 mm s plavajočo čeljustjo

Mere in teža: dolžina 1800 mm - širina 820 mm - višina 1260 mm - višina sedeža od tal 920 mm - najmanjša razdalja od tal 330 mm - teža (suha) 108 kg - posoda za gorivo 8 litrov

Naše meritve

Moč motorja na zadnjem kolesu
 17,9 kW (24,3 KM) pri 11.200 vrtljajh/min

Teža motocikla, pripravljenega za vožnjo (polna posoda za gorivo) 120 kg

Poraba goriva (testno povprečje) 7,5 l/100 km

Največja hitrost 125 km/h

Pospšek
 100 m z mesta 5,9 s
 400 m z mesta 15,0 s
 0 - 100 km/h 6,8 s

DYNORUN.003 - HUSQVARNA 125 MEE



As measured on DYNOLJET'S MODEL 100 DYNAMOMETER PEP 4.01

DYNORUN.003 14.5 °C 977.3-15. mBar D n_g CF = 1.01

SCORPION EXHAUST, SLOVENIA, TEL 61-265-793

Cena DEM 7.490 (TMR/Zupin, Marno 45, Dol pri Hrastniku)

Končna ocena

Husqvarna WRE 125 dual je v tesnem sorodstvu z modelom enduro. Toda njen "dvojni" namen jo uvršča v kategorijo izjemno prijaznih motociklov za vsakdanjo rabo in zabavo. Odličan motocikel za začetnika in prijeten tudi za izkušeneja in zahtevnega voznika.

Cene nadom. delov

(drabnaprodajne cene izbora nadomestnih delov, v DEM):

- zavorna ročica, komplet 149
- pogonska veriga 79
- oba ventilnika 25 + 59
- zavorne ploščice, spredaj 49
- zavorne ploščice, zadaj 49
- bat, komplet 225
- lesnilo glave motorja (2 x Ø ring) 5 + 5
- prednje kolo 870
- prednji blatnik 45
- vitipalka, prednja 15
- vitipalka, zadnja 15
- posoda za gorivo 340
- sedež 198
- desno ogledalo 39