

Blazno resno ENDURO



žuljave roke dobil: **Matevž Hribar**
• fotografe nadomeščali: **Mitja Gustinčič, Matevž Hribar, Mateja Zupin**

Mulci! Če ste prerasli ATX-a in iščete motor za blato, ki ga je možno registrirati, bo tole kar pravšnja izbira. Tudi dirkati se da.

► Husqvarnin vstopni model v svet trdega endura se imenuje WR 125. V ponudbi imajo še rahlo bolj civilizirano izvedbo WRE (ne, E ne pomeni električnega zaganjalnika) z manj kilovati in manj dirkaškimi komponentami, ki naj bi spadal v cestni, oziroma cestno-terenski program. S tistim se je mogoče, če vas ne moti neudoben sedež, zapeljati tudi na daljši

izlet. WR pa je skregan s cesto. Ne le zaradi dirkaško ozkega sedeža, ampak predvsem zaradi motorja, ki so si ga sposodili kar v motokros programu. Ta pri vožnji s konstantno hitrostjo hreščeče 'trokira' in sporoča, da mu na pol priprt plin ne diši. Kot sem odgovoril sodelavcu (sicer vozi 530-kubičnega EXC-ja), ki je po nekaj deset metrih z WR



Od daleč so si modeli iz hard enduro palete na las podobni.



V primerjavi z močnejšimi modeli ima WR 125 ožjo, 120 milimetrov široko zadnjo gumo.



Zavore: dobre, a ne preveč agresivne.



Prepoznavni znak dvotaktnikov je 'polžast' izpuh. Grafike so po novem vrstične v plastične dele.



Majhna armaturna plošča je digitalna, vilice nastavljive.

"WR 125 je z manj kot 100 kilogrami suhe teže peresno lahek."



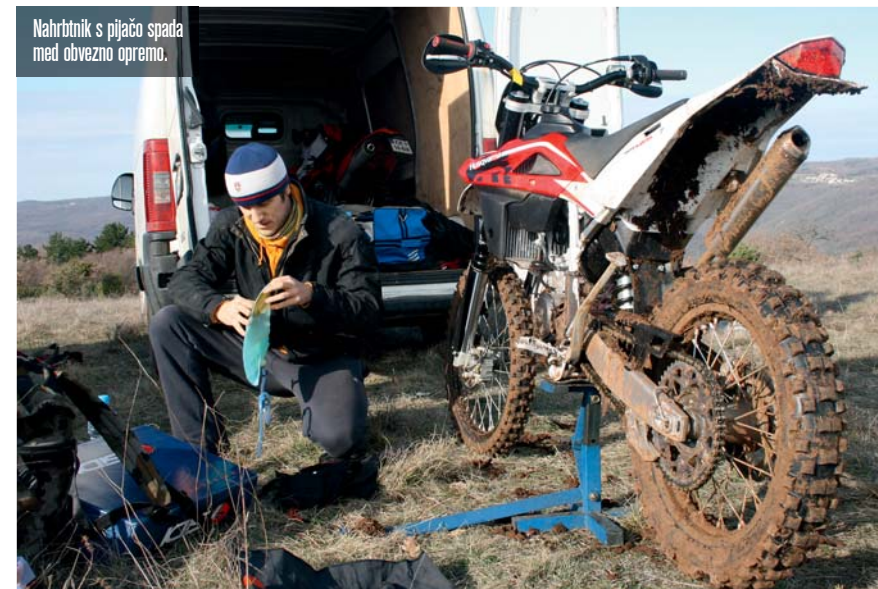
Pogled na motor razkrije majhno prostornino valja. Kot da bi tam nekaj manjkalo ...

vprašal, kaj je treba narediti, da se to premakne: treba jo je zavrteti!

Za bolj plastično predstavo, kako neena- komerno je razporejena moč v tem eksplo- zivnem mlinčku, vtis z ravne ceste: ko leno dodajate plin in predstavljate navzgor v nižjem območju vrtljajev, se digitalni prikazovalnik vrtljajev ustavi v šesti prestavi pri 65 km/h. Ko pa takrat do konca obrnete plin, se motor pri hitrosti približno 75 km/h razživi in v hipu požene le stotnijo kilogramov težko kobilico do dobrih 100 kilometrov na uro – pa še bi šlo, a velikim hitrostim pač ni namenjen.

Ta Husqvarna je v družbi stotih večinoma okrog 450-kubičnih strojev pristala na sartu hobby crosscountry dirke. Crosscountry pomeni, da se starta skupinsko in potem vozi v krogu, hobby pa, da imajo tekmovalci za čim večkratno prečkanje ciljne črte na voljo uro in pol. Dirka Expert je bila namreč še

uro daljša. Na startu je Husa prižgala s prvo brco, a sem vseeno začel slabo – motocikel je namreč stal v drugi vrsti pa še dva voznika na KTM-ih sta očitno imela težave z zagonom. Takrat, ko stotnija dirkačev dere v isto smer, se ti vsaka desetinka zdi neznansko dolga, zato sem se kar malo nadležno zrinil vmes (tako se mi zdi zdaj, ko obujam spomine na



Nahrbtnik s pljajčo spada med obvezno opremo.

Husqvarna WR 125

Cena testnega vozila: 6.649 EUR

TEHNIČNI PODATKI

Motor: enovaljni, dvotaktni, tekočinsko hlajeni, 124,82 cm³, uplinjač Mikuni TMX 38, nožni zagon.
 Največja moč: n. p.
 Največji navor: n. p.
 Prenos moči: 6-stopenjski menjalnik, veriga.
 Okvir: jekleni cevni.
 Zavore: spredaj kolut Ø 260 mm, zadaj kolut Ø 240 mm.
 Vzmetenje: spredaj nastavljive obrnjene vilice Marzocchi, 300 mm giba, zadaj nastavljeni blažilnik Sachs, 296 mm giba.
 Gume: 90/90-21, 120/90-18.
 Višina sedeža od tal: 975 mm.
 Posoda za gorivo: 7 l.
 Medosna razdalja: 1.465 mm.
 Suha teža: 100 kg.
 Zastopnik: Avto Val (01/78 11 300, www.avtoval.si).
 Motorjet (02/46 04 055, www.motorjet.com).
 Moto Mario, s. p. (03/89 74 566).
 Motocenter Langus (041/341 303, www.langus-motocenter.com).

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ živahen motor
- ▲ majhna teža
- ▲ okretnost
- ▲ kakovostni plastični deli
- ▲ položaj za krmilom
- ▲ menjalnik
- ▲ cena in nizki stroški vzdrževanja

- ▼ oster rob plastike pod zadnjim blatnikom
- ▼ slabša smerna stabilnost čez grbine
- ▼ občutek na ročici sklopke

videu) in zapodil na motokros stezo. V gneči iščem luknje in s prehitevanjem poskušam nadoknaditi slabši start, a na določenih mestih ne gre drugače, kot da čakaš. Na zahtevnih predelih vse stoji, enduraši rinejo, padajo, preklinjajo, nekateri motorji z dimni- mi signali že sporočajo, da jim je kljub hladnemu istrskemu vetriču prevroče.

V takih primerih, ko je treba ročno poma- gati bencinskim konjem, se pokažeta pred- nost in slabost WR-ke. Dobra plat je vsekakor majhna teža. Ko je treba sredi klanca pobirati in obračati nazaj v dolino, je vsak kilogram odveč, WR 125 pa je s 100 kilogrami suhe teže naravnost peresno lahka. Do težave pride takrat, ko na levem boku motocikel rineš

"Motor je tipičen dvotaktnik z majhno prostornino, torej spodaj len in zgoraj eksploziven."



Del kroga je bil spelljan po motokros stezi.

v hrib in dvotaktnik ugasne. Električnega zaganjalnika WR nima, zato je treba zajahati skoraj meter visok sedež in brcniti v majhen zaganjalnik. Z vžiganjem ni bilo težav, tudi po padcih ne – če ne s prvo, pa je zagotovo vžga- la po drugi brci. Ko se mi je enkrat pripetila taka neprilika, sem postal pozornejši in vedno pravočasno stisnil sklopko, da motor ni po nepotrebnem ugašal. Pri ročnem prestavljanju motocikla bi izpostavil še eno manjšo napako: plastika pod zadnjim blatnikom bi bila lahko bolj zaobljena, da bi prsti desnice manj trpeli.

Ko se je 'promet' enkrat sprostil, je šlo kar dobro. Tekoče, umirjeno in s čim manj agre- sivnega zaganjanja sem premeagal strmine navzgor in navzdol, brez padcev pa na razmo- čeni istrski zemlji ni šlo. Eden je bil usoden za plastična ščitnika hladilnika ter nosilec sprednjega blatnika. Sicer je krmilo tisto, ki pri padcih 'pobere' udarec in zaščiti bok, na kucljih pa sem se zvrnil tako, da je krmilo naletelo na globok jarek in sta tako nastradala prejšnji omenjena elementa. Pok. Takoj sem slišal, da je nekaj počilo – jebenti, sem bil hud.

Štirtaktna alternativa

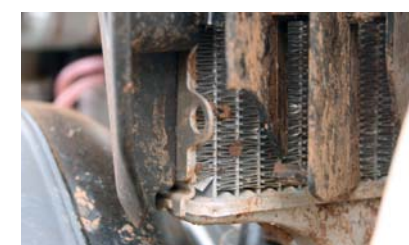
Po končani dirki je Jože Langus, sicer prodajalec in serviser Husqvarn, za krog odstopil še svojega TE 250 i.e. z Akrapovičevim izpušnim sistemom. 125 2T in 250 4T namreč v tekmovalnem enduru spadata v isti razred, zato me je močno zanimalo, kako se vede prostorsko večji brat. Že na mestu se občuti, da je težji



(suha teža 106 kg) pa tudi v ostre zavo- je pada malenkost bolj okorno kot WR 125, sicer pa je motocikel kot celota odličen. Moč je razporejena veliko bolj prožno in enakomerno, kar manj utruja in dovoljuje tudi napako pri izbiri prestave. Kot že rečeno, je na Kayabo (Jože pravi, da sicer vzmetenja ni spreminjal) nasajen motocikel za svetlobno leto stabilnejši. TE je vival toliko zaupanja, da je šlo na raz- brazdani 'ciljni' ravnini takoj skoraj s polnim plinom! TE 250 z elektronskim vbrizgom goriva je boljša, a dražja izbira. Cenijo ga na 8.549 evrov.



Dvodstotna mešanica je bila prebogata, 1,5 deci olja v 10 litrov neosvinčenega bi bilo dovolj.



Pri padcu krmilo zaradi kanala ni odigralo vloge distančnika med tlemi in bokom, zato sta nastradala ščitnik hladilnika in ojačitev sprednjega blatnika.



Motor je tipičen dvotaktnik z majhno pro- stornino, torej spodaj len in zgoraj eksplozi- ven, a je vseeno presenetil z uporabno močjo tudi v srednjem območju vrtljajev. Za prema- govanje večine klancev ga sploh ni bilo treba vrteti v višave, ampak je šlo tudi s srednjimi vrtljaji, kjer motor pod obremenitvijo prav lepo vleče. Le pravo prestavo je treba izbra- ti, od 125 'kubikov' pač ne gre pričakovati čudežev. Izrecno moram pohvaliti menjalnik. Zaradi slabega občutka na ročici sklopke (nekajkrat se je zdelo, da ni kos 'konjem') sem med vožnjo prestavljal brez sklopke, velikokrat tudi navzdol. Menjalnik ni niti enkrat obstal in prostem teku ali pa v neželeni prestavi! Še beseda o vzmetenju – Marzocchi in Sachs delujeta dobro, a če ne bi kasneje preizkusil še TE 250, ki ima v sprednje križe privede Kayabine vilice, sploh ne bi opazil, da je pri vožnji čez grbine WR 125 precej živčen motocikel. Časa za preizkušanje različnih nastavitev vzmetenja ni bilo, a pri neposredni primerjavi WR 125 in TE 250 se je izkazalo, da vožnja z manjšim zahteva močnejše roke

in večjo pozornost dirkača. Ker je imel testni WR Marzocchijske vilice, je šlo, kot kaže, še za letnik 2009 – letošnji imajo namreč že nameščene Kayabine vilice.

V uri in pol sem naredil pet krogov in se tako med 108 tekmovalci umestil na 59. mesto. Tako trdi organizator, ki je imel pri razvrščanju tekmovalcev kljub časomerilcem kar nekaj težav. Z uvrstitvijo sem zadovoljen, z WR-ko pa tudi. Pod črto je to izjemno zabaven motocikel, od katerega bo 16-letnik težko zahteval več, konkurence na sloven- skem trgu pa poleg KTM-ovega EXC 125 (6.990 EUR) ni. ◀