



Hard core

Nova Husqvarna SM 450 R odlikuje se ostrim dizajnom, agresivnom prednjom kočnicom i modernim motorom uklopljenim u kompaktni okvir. Motocikl vuče vrlo snažno i linearno, upravljiv je poput igračke, a u vožnji pruža neslućena uzbuđenja

Još jednom smo dirnuli u "osinje" gnijezdo, odnosno u klasu supermoto motocikala, urbanih križanaca. S takvim motociklom dovoljno je samo par metara po asfaltu da vam krv doslovno "proključa" i da vam se razina adrenalina podigne na "po život" opasnu razinu. Štoviše, ukoliko je riječ o jednom od "hard" supermoto primjeraka koji ne skrivaju svoje natjecateljsko usmjerenje, nego ga naglašavaju, doživljaj je još potpuniji. Ova kategorija vozila nikako nije namijenjena umjerenim vozačima.

Upravo jedan od takvih "hard core" motocikala je i nova generacija Husqvarninog supermota srednje zapremine, SM 450 R. Ove

sezone Husqvarna vraća na velika vrata i u punom sjaju nakon mnogih godina stagnacije. Poznato je da je ova švedsko - talijanska tvrtka, koja iza sebe ima dugu tradiciju i nebrojene sportske rezultate, unazad nekoliko sezona imala velikih financijskih i produkcijskih problema. No, na sreću, to je prošlost.

Iako se Husqvarnin model SM 450 R već neko vrijeme nalazi na tržištu, za ovogodišnji model gotovo da možemo reći kako se radi o potpuno novom vozilu s obzirom na veliki broj tehničkih i vizualnih izmjena. Agresivniji dojam zasluga je novih oplata koje preuzimaju dizajn s ekskluzivnog enduro modela TE 510 Centennial. Ovo ukratko znači da su bočne oplata sada oštre izvedbe,

da je stražnji blatobran zašiljen poput žileta dok je prednjem blatobranu pridodan dodatni nosač zadužen za smanjenje vibracija. U odnosu na prošlogodišnji model povećana je i zapremina spremnika goriva sa 7,7 l na 9,2 l, čime je osigurana veća autonomija vožnje; mostovi upravljačkog sklopa masivnije su izvedbe, redizajnirana je prednja maska, a nova je i crveno-bijela kombinacija boja koja asocira na nekadašnje natjecateljske modele 60-ih i 70-ih godina.

Što se ciklistike tiče, spomenut ćemo dobro nam poznatu "cjevastu" konstrukciju, čije su dimenzije u odnosu na model 450 iz '04. neizmijenjene. Prema tome, međuosovinski razmak zadržava vrijednost od 1.495 mm, visina sjedala ostaje na dosta visokih 910 mm, dok težina i dalje iznosi perolakah 121,9 kg.

Srijeda se motocikl oslanja na Marzocchi Shiver upside-down vilicu promjera 45 mm, hoda 250 mm, dok se straga ugrađuje novi Sachs amortizer s hodom od 290 mm. Naravno, kompletan ovjes je prerađen u odnosu na terensku izvedbu i prilagođen je ces-

Husqvarna SMR 450 u svojoj novoj crveno-bijeloj kombinaciji boja. Dizajn vanjskih oplata preuzet je sa ekskluzivnog enduro modela TE 510 Centennial





vrlo je koristan nosač prednjeg blatobrana koji umanjuje vibracije, poglavito pri većim brzinama



Upravljač je malo previše povučen prema natrag, tako da je položaj vozača za upravljačem malo "prekratak"

tovnjoj upotrebi, tvrde je podešen, kraćeg je hoda i podesiv je po svim parametrima.

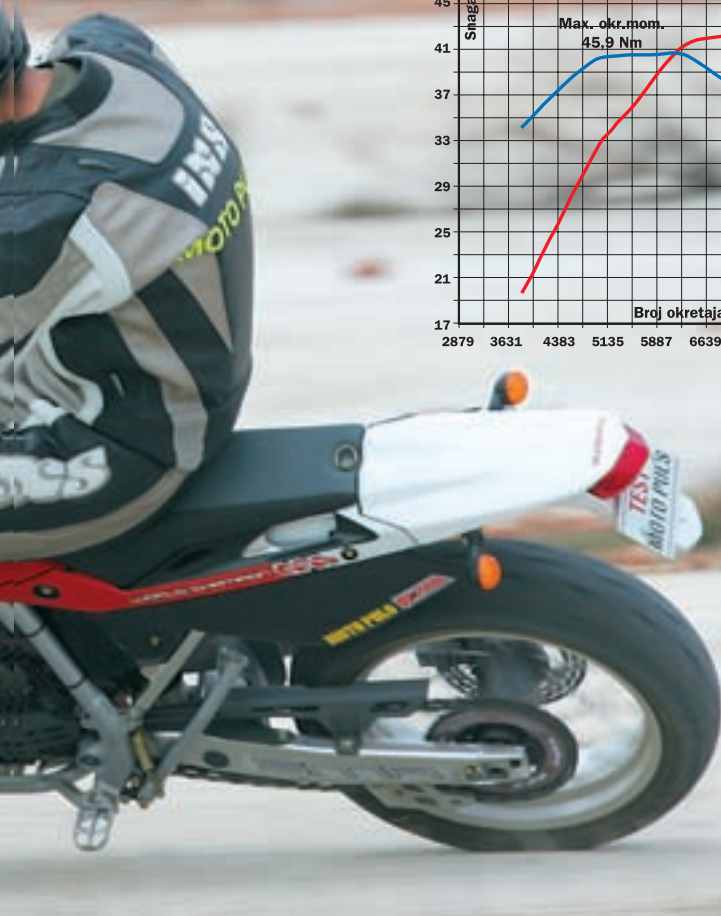
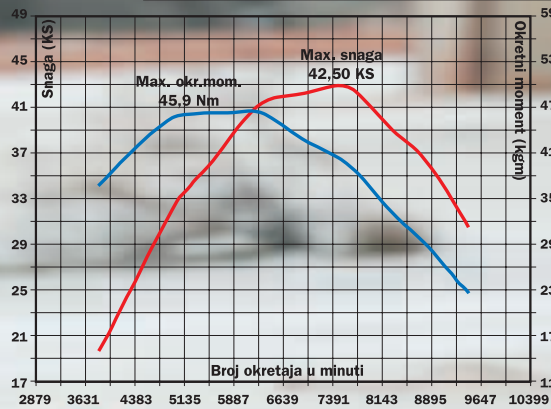
Kočni sustav Brembo je najnovije generacije, s četiri samostalne kočione pločice koje stižu četiri klipića. Disk je tradicionalno plivajući, promjera 320 mm, a pumpa aksijalna, cestovnog tipa, s izdvojenim kori-

tom za ulje. Straga se ugrađuje fiksni disk promjera 220 mm i plivajuća kočiona čeljust s dva klipića. Sukladno cestovnom usmjerenju kotači su promjera 17" i na njih se ugrađuju niskoprofilne gume Dunlop D 207 RR dimenzija 120/70-17 sprijeda i 150/60-17 straga.

Agregat Husqvarne SM 450 R je jednocilindričan, zapremine 449 ccm, vrlo kompaktne izvedbe i male težine. Njegov razvod je riješen s dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila, a tehnička rješenja su sasvim u skladu s najnovijim tendencijama. Isto vrijedi i za opremu. Tu prvenstveno mislimo na magični

Spremnik goriva zapremine 9,2 l vrlo je uske konstrukcije kako bi se osiguralo što lako premještanje i brzo pomicanje vozača po uzdužnoj osi





crveni prekidač, odnosno, tipku startera, kao i na prekidač za toplo i hladno paljenje.

Napajanje je povjereno zadnjoj generaciji rasplinjača Keihin, MX 41, koji osigurava odličnu homogenost razvijanju snage i pokretanju. Nova je i košara spojke, izrađena od ergala, kao i radilica sa pripadajućim kontra-balansnim osovina za redukciju vibracija. U odnosu na prošlogodišnji model i alternator ima novu izvedbu, dok je akumulator veće snage, kako bi motor lakše startao. Motor razvija ukupnu snagu od hvale vrijednih 55 KS pri 9.000 okr./min.

Natjecateljski položaj za upravljačem

Čim se vozač nađe u sjedalu Husqvarne SM 450 R odmah dolazi do izražaja natjecateljska orijentacija vozila. Motocikl je iznimno uzak, a profil sjedala je takav da vozaču omogućuje lako premještanje i brzo pomicanje po uzdužnoj osi. Ipak, sjedalo je puno udobnije i bolje profilirano nego što je to bio slučaj na modelu SM 570.

S druge strane, s obzirom na ekstremnu namjenu ovog motocikla nije se vodilo računa o suvozaču. Stoga straga nećete primijetiti držače za ruke ili nosač prtljage, kao ni drugi par oslonaca za noge koje s motociklom dobivate zasebno, pohranjene u kutiji.

Isto tako, kako bi se maksimalno uštedjelo na težini, upravljačka ploča je također svedena na minimum i minimalističkih je dimenzija. Instrumenti se sastoje od digitalnog uređaja koji prikazuje informacije o maksimalnoj brzini, dnevnoj i ukupnoj kilometraži. Tu su još i štoperica vremena i mjerač ukupnog vremena rada motora, s ob-

zirom da ovakvi motori sportske orijentacije imaju vrlo malo ulja, zbog čega treba voditi brigu o servisnim intervalima. Osim crvenobijele kombinacije boja predstavljene na ovom testu na tržištu je još dostupna i racing žuto-plava verzija.

Iako je riječ o race replici homologiranoj za cestovnu upotrebu, prve kilometre smo proveli u gradskoj primjeni kako bismo spoznali sve prednosti i nedostatke ovog vozila u ovim uvjetima. Ponaјprije zato što se "motard" ne kupujemo samo zato da bismo jurili motociklističkom stazom, nego ga rado koristimo i u cestovnoj vožnji.

Kao što smo već spomenuli, detalj koji nas je najviše razveselio je prekidač elektrostartera, čiji je nedostatak bio jedna od najvećih mana prijašnjih modela. Isto tako, zahvaljujući pogonskom agregatu moderne tehnologije vibracije su svedene na minimum, koliko je to moguće za

jednocilindrični motor, što pogoduje ukupnoj udobnosti prilikom svakodnevne upotrebe.

U gradskoj vožnji motocikl oduševljava svojom agilnošću i reaktivnom promjenom pravca kretanja. Spomenute osobine zaslug su male mase, uske koncepcije, "17 kotača s

Položaj vozača više odgovara vozačima srednje visine i onim višima, jer je dosta visok motocikl





gumama cestovnog profila kao i specifičnog položaja vozača.

Vrlo se učinkovitim pokazao i sustav kočenja, što osobito vrijedi za prednji kraj koji pokazuje vrlo veliku snagu. Možda i preveliku za neiskusnije vozače ili za svakodnevnu upotrebu, s obzirom da su prednja kočiona kliješta izuzetno agresivna i doslovno "grizu" disk. Naime, za snažno zaustavljanje dovoljan je samo jedan prst na poluzi kočnice, što znači da će manje iskusni vozači morati dobro razviti osjećaj za nježno doziranje.

S druge strane, zbog dosta visoko postavljenog sjedala SM 450 R će više pogodovati višim vozačima i vozačima srednje visine. Isto tako, vrlo mali je i zakretni kut upravljača, zbog čega je polukružno okretanje na mjestu dosta otežano. Spomenut ćemo i nedostatak kontakt bravice s mogućnošću zaključavanja upravljača. Naime, jedini ključ koji postoji namijenjen je zaključavanju vilica, a položaj bravice na okviru je dosta nepraktičan.

Ipak, dovoljan je samo jedan okretaj ručice gasa i svi spomenuti nedostaci odmah padaju u zaborav. Naime, iako zapremina iznosi "svega" 449 ccm, testirani jednocilindrač na svaku komandu vozača reagira munjevito, a svaki trzaj oslobađa punokrvnu konjicu i propinje Husqvarnu na stražnju osovinu. Motor uvijek razvija veliku snagu, ali još više od snage oduševila nas je fluidnost razvijanja snage, koja je zasluga novog Keihin rasplinjača. To je potpuna suprotnost u odnosu na grubu reakciju kakvom se odlikovao model 570, kojeg smo testirali prošle godine. I na otvorenoj cesti je ovaj SMR 450 sasvim dovoljan, pa čak i više od toga. Prijenosni odnosi su dosta dugački, tako da je i maksimalna brzina od oko 175 km/h vrlo zadovoljavajuća.

Unatoč zabavnom karakteru i spretnoj ciklistici ovog modela u gradskoj primjeni,

Look je izduljen, ali istodobno i agresivan



nismo odoljeli i morali smo ovu supermoto repliku isprobati i na natjecateljskoj stazi.

Na natjecateljskoj stazi

S obzirom na vremenske prilike koje su u vrijeme testiranja prevladavale u središnjoj Hrvatskoj, izbor je pao na supermoto poligon u blizini Zadra koji je obećavao morskou klimu i suhi asfalt. Nakon samo nekoliko krugova na stazi do punog izražaja dolazi rigorozan ustroj ove natjecateljske replike. Kod ulaska u zavoj motocikl iznenađuje brzinom kojom se spušta u nagib, a pri izlascima iz zavoja putanje se održavaju s velikom lakoćom, bez širenja. Zahvaljujući velikom međuosovinskom razmaku od 1.495 mm motocikl u svakoj situaciji ostavlja dojam velike stabilnosti i ulijeva povjerenje, ali je u odnosu na konkurenciju s kraćim razmakom i nešto sporiji prilikom učestalih oštih promjena pravca kretanja.

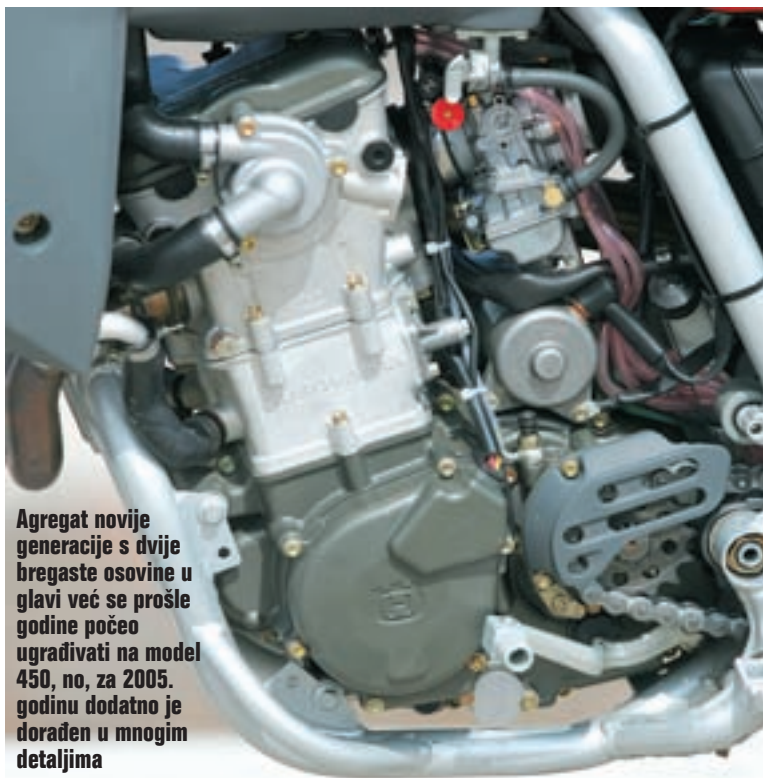
S druge strane, zbog kompromisa gradske vožnje mekano podešen ovjes jasno pokazuje ograničenja u natjecateljskoj primjeni. Pretjerano dugačak hod vilice pri naglim usporevanjima ne dopušta maksimalnu iskoristivost motocikla, a u fazi ubrzanja osjeća se prekomjerno potonuće stražnjeg amortizera. No, Husqvarnin ovjes posjeduje veliko polje regulacije, pa smo se ubrzo bacili na posao. Nakon što smo podesili ovjes i otvrdnuli cijeli motocikl, serijska Husqvarna se po svojim voznim karakteristikama jako približila natjecateljskim modelima. Tada je djelomično ograničenje predstavljao još samo vrlo uski stražnji kotač širine 4,25 kao i gume cestovnog, a ne natjecateljskog profila.

Ugodno nas je iznenadio i agregat koji oslobađa sasvim dovoljno snage za ovakvu agresivnu upotrebu, no, još nas je više oduševila linearnost razvijanja i sama krivulja snage. Naime, motor ne oslobađa punu snagu motor na niskim, nego tek na nešto višim okretajima.

ma. To je karakteristika koju će podjednako cijeniti i aktivni natjecatelji na izlazima iz oštih zavoja, kao i neiskusniji vozači na kliskom asfaltu i jakim "čoškovima". Jednostavno, smanjuje se mogućnost da vas motocikl "iskipa" sa zadane putanje, a na višim okretajima snage ionako ne nedostaje.

Sve u svemu, Husqvarna SM 450 R osim za gradsku primjenu predstavlja i odličnu osnovu za natjecateljsku primjenu. Dovoljno je obaviti samo nekoliko dorada i motocikl je spreman za utrke i "skidanje" prolaznih vremena.

Krajnja cijena od 74.400 kn, kod Husqvarninog uvoznika tvrtke "Moto Trade" iz Karlovca, iako zvuči puno, zapravo je u okvirima klase "hard" supermoto motocikala u kojoj se nalaze samo istinske racing replike homologirane za cestovnu upotrebu. Ovakvi polu-natjecateljski motocikl spadaju u posebnu klasu gdje proizvođači dobro naplaćuju najmodernija tehnološka dostignuća. SM 450 R jedan je od modela koji bi Husqvarni trebali vratiti staru slavu i izgubljen image. ■



Agregat novije generacije s dvije bregaste osovine u glavi već se prošle godine počeo ugrađivati na model 450, no, za 2005. godinu dodatno je doraden u mnogim detaljima



Plivajući disk promjera 320 i kočiona čeljust "triple bridge" s četiri klipčića i četiri kočione pločice, kao i na hipersportskim modelima. Teško je nešto bolje i poželjeti



TEHNIČKI PODACI

Motor: monocilindrični , četverotaktni
Promjer x hod: 97 x 60,76 mm
Obujam: 449 ccm
Odnos kompresije: 12:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač Keihin MX 41
Mjenjač: 6 brzina
Spojka: s višestrukim diskovima
Okvir: čelične cijevi
Ovjes: sprijeda upside-down vilica s cijevima od 45 mm, hoda 250 mm; straga jednostruki amortizer, hoda 290 mm
Gume: prednja 120/70 - 17, stražnja 150/60 - 17
Kočnice: sprijeda jednostruki disk promjera 320 mm i čeljust sa 4 klipčića i 4 pločice, straga disk od 220 mm i 2 klipčić
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.190, širina 845, visina sjedala 910, osovinski razmak 1.495, težina 121,9 kg
Deklarirano: snaga - 55 ks (40,4 kW) pri 9.000 okr./min.
Spremnik goriva: 9,2 l

+ položaj tijela, snaga prednje kočnice, linearna snaga, dizajn

- smještaj suvozača, cijena, sigurnosna bravica, zakretni kut upravljača

