

Alat za



Isprobali smo serijsku inačicu natjecateljskog supermoto modela s kojim je Eddy Seel 2003. osvojio prvenstvo svijeta. Na kratkoj natjecateljskoj stazi i gradskim križanjima je naprosto fantastičan. Nasuprot tome, na zavojitoj cesti i na otvorenim dionicama do izražaja dolaze snažne i gotovo neizdržive vibracije, te neudobno sjedalo. Okvir je krut, ovjes vrlo kvalitetan, kočnice su snažne, a cjenovno je SM 570 R prihvatljiviji od konkurencije. Kvaliteta mu i dalje nije za pohvalu



profesionalce

Kompletan ustroj motocikla podređen je natjecateljskim ambicijama, a jarka kombinacija plavo-žute boje samo još dodatno naglašava taj pravi racing dojam



PIŠE: **BORIS METIKOŠ**

Je li na pomolu izlazak iz krize nekad slavne švedske, a sada talijanske marke? Promjena vlasničkih odnosa Husqvarne, tvrtke koja pripada Cagivinoj grupaciji, te nedostatak domaćeg zastupnika marginalizirali su postojanje ove gotovo zaboravljene europske tvrtke. Zbog neriješenih pravnih i financijskih obaveza gotovo pune dvije godine njeni su proizvodni pogoni bili zatvoreni ili su proizvodili minimalne količine motocikala namijenjenih isključivo natjecateljima. Ipak, od prošle sezone produkcija je napokon krenula svojim tokom tako da se legendarni žuto - plavi motocikl u svom punom sjaju ponovno vratio na tržište. S obzirom na veliku popularnost klase supermoto, kao i na sportske rezultate koje ova tvrtka bez obzira na probleme već godinama postiže na tom polju, odlučili smo se upoznati sa civilnom verzijom natjecateljskog supermoto modela, Husqvarnom SM 570 R. Oni koji se razumiju u supermotard znaju da upravo SM 570 R već godinama predstavlja uzor u ovoj disciplini, a pobjeda Eddy Seel-a s istim modelom na svjetskom prvenstvu 2002. i 2003. godine samo dokazuje da je riječ o motociklu visokih performansi.

Prije nego krenemo u mikroskopsko "seciranje" našeg testnog vozila zahvalit ćemo se njemačkom časopisu "Reise Motorrad" i tvrtki "Zupin Moto-Sport", glavnom zas-

tupniku Husqvarne za Njemačku i Austriju, što su nam izašli u susret prilikom realizacije ovog testa.

Već prvi pogled na Husqvarninu supermoto "perjanicu" pokazuje da je sve podređeno natjecateljskim ambicijama, a jarka

kombinacija plavo-žute boje samo još dodatno naglašava taj pravi racing dojam. Motocikl djeluje sirovo, opremljen je samo najnužnijim rasvjetnim elementima, a kompletne vanjske oplate svedene su na minimum. Kompaktan je i vrlo uske izvedbe,



SM 570 R je vrlo učinkovit i predvidljiv, iako je nešto sporiji u oštrim izmjenama zavoja



Plivajući disk promjera 320 mm na koji djeluju Brembo četveroklipna kočiona klješta



Jednoklipna kočiona klješta Brembo i stražnji disk promjera 220 mm koji je neuobičajenog plivajućeg tipa



Za razliku od većine japanskih i europskih motocikala ove klase završni prijenos testiranog Husqvarninog modela, lanac i lančanici, nalazi se sa desne umjesto sa lijeve strane

dok je cjelokupan dizajn svojstven cross motociklima. Upravljač je širok i visoko postavljen, a oslonci za noge su izrazito orebrani, pa pružaju siguran oslonac. U terenskom stilu je izvedena i mala lagana vjetrobranska maska s integriranim svijetlom koja se lako može demontirati zahvaljujući jednostavnim gumenim držačima na koje je oslonjena. Kako bi se maksimalno uštedjelo na težini, upravljačka ploča je također svedena na nužni minimum, mikroskopskih je dimenzija, a sastoji se od "Sigma" digitalnog uređaja koji prikazuje informacije o maksimalnoj brzini, prosječnoj brzini, dnevnoj i ukupnoj kilometraži. Tu su još i štoperica vremena i mjerač ukupnog vremena rada motora, s obzirom na to da se kod ovakvih sportskih motocikala s malo ulja u motoru servisni intervali ne određuju prema broju prijeđenih kilometara, već prema satima rada pogonskog agregata.

Da nije riječ o turističkom, nego o modelu natjecateljskih ambicija vidljivo je i po spremniku goriva male zapremine od samo 9 l. Profil sjedala je takav da vozaču omogućuje lako premještanje i brzo pomicanje po uzdužnoj osi, no sjedalo je tvrdo, usko i čvrsto tapacirano, tako da što se udobnosti tiče nije niti najmanje ugodan. Odmah moramo reći da je to detalj koji se kod ove vrste motocikla potpuno zanemaruje. Dakle, treba se suočiti sa neudobnim smještajem i žestokim vibracijama jednocilindričnog

motora. S obzirom na ekstremnu namjenu ovog motocikla o suputnicima se nije vodilo računa. Stoga, ako pogledate straga neće primijetiti držač za ruke ili nosač prtljage, kao ni drugi par oslonaca za noge kojih nema niti na popisu dodatne opreme.

Srce motocikla, jednocilindrični četverotakti vodom hlađeni motor s jednoosovinskim razvodom i četiri ventila zapremine je 576,28 ccm i razvija 56 KS pri 7.700 okr./min. Od novijih elemenata spomenut ćemo nove prstene klipova i "flach-schiber" Mikuni TMR rasplinjače promjera 41 mm. Mjenjač ima šest stupnjeva, dok je spojka s više diskova u uljnoj kupki. Osvrnut ćemo se i na završni prijenos, lanac i lančanike, koji se za razliku od većine japanskih i europskih proizvoda nalaze s desne umjesto sa lijeve strane. Veliki minus predstavlja sustav za pokretanje: SM 570 R ni u svom najnovijem izdanju ne posjeduje elektrostarter, nego se i dalje oslanja na tradicionalno nožno pokretanje. Ovo ne možemo okarakterizirati nikako drugačije nego kao sitničavu uštedu ili kao manjak u standardnoj opremi. Iako Husqvarna posjeduje automatski dekompresor koji olakšava kretanje poluge kick-startera, pokretanje nije osobito laka stvar. Da bi se uspjelo otprije, potrebno je ovladati posebnom tehnikom, no ni to nije jamstvo da će Vam se uvijek posrećiti. Ukratko, bolje je ne dopustiti da se motor ugasi. Ako se to ipak dogodi, tada slijedi do-

SM 570 R najviše oduševljava kada se vozi natjecateljskom tehnikom, odnosno, prilikom proklizavanja kroz zavoj kada do izražaja dolazi rigorozan ustroj ove natjecateljske replike



datna tjelovježba koja čovjeku, vjerujte, ne pruža neka osobita zadovoljstva ni u gradu, a ni na natjecateljskoj stazi.

Ipak, dovoljan je samo jedan okretaj ručice gasa i sve spomenute mane odmah padaju u zaborav. Jednocilindrični agregat na svaku vozačevu komandu reagira munjevito i svaki trzaj propinje Husqvarnu na stražnju osovinu, a vrlo često se dešava i da se stražnji kotač zavrti u "prazno". Već nakon samo nekoliko prijedjenih metara rigorozan ustroj ove natjecateljske replike dolazi do punog izražaja. Kod ulaska u zavoj motocikl iznenaduje brzinom kojom se spušta u nagib, a pri izlascima iz zavoja putanje se održavaju s velikom lakoćom. Ovakva reaktivnost zasluga je male mase, 125,3 kg, uske koncepcije, 17" kotača cestovnog profila, kao i specifičnog položaja vozača. Zahvaljujući međuosovinskom razmaku od 1.495 mm motocikl u svakoj situaciji ostavlja dojam stabilnosti ali je u donosu na konkurenciju koja koristi kraće razmake i nešto sporiji prilikom učestalih oštih izmjena zavoja. No, SM 570 R najviše oduševljava kada se vozi natjecateljskom tehnikom, odnosno, prilikom proklizavanja kroz zavoj, jer se i u tim uvjetima ponaša potpuno predvidljivo. Ne poskakuje, potpuno je miran, zanošenje stražnjeg kraja se lako kontrolira, a zamišljenu putanju prati kao po "tračnicama".

Navedene osobine zasluga su vrlo krutog okvira dizajniranog od čeličnih cijevi kao i

kvalitetnih komponenti tvrdo podešenog ovjesa. Ovjes se sastoji od Marzocchi upside-down vilice s cijevima promjera 45 mm, dok stražnji kraj smiruje Sach-ov monoamortizer. Kombinirana vožnja na asfaltnoj i tvrdoj zemljanoj podlozi, kao i specifična tehnika vožnje, uvjetovali su i novu podešenost ovjesa koja je na supermotu zamjetno kraćeg hoda, 250 mm sprijeda i 290 mm straga, za razliku od 300 mm sprijeda i 320 mm straga kod istih modela terenske orijentacije.

Vrlo se učinkovitim pokazao i sustav kočenja, što osobito vrijedi za prednji kraj koji pokazuje besprijekornu modulabilnost i vrlo veliku snagu. Naime, za agresivno zaustavljanje dovoljan je svega jedan prst na poluzi kočnice. Stražnji je kraj s druge strane sklon blokiranju pogonskog kotača, što je osobina koja će pogodovati natjecateljima, dok će manje iskusni vozači morati razviti osjećaj za nježno doziranje. Svi kočioni elementi proizvod su renomirane tvrtke Brembo, a sastoji se od prednjeg plivajućeg diska promjera 320 mm na koji djeluju četveroklipna kočiona kliješta i stražnjih jednoklipnih kliješta, te disk promjera 220 mm koji je neuobičajenog plivajućeg tipa.

Što se tiče razvijanja snage, Husqvarna svoju "konjicu" oslobađa nešto drugačije nego što je to slučaj s konkurentnim modelima slične zapremine. Dok većina četverotaktnih jednocilindraša snagu isporučuje od

samog "dna", kod SM-a 570 R krivulja snage i okretni moment više sliče nekom dvo-taktnom nego četverotaktnom pogonskom agregatu. To ukratko znači da je motor dosta "prazan" na niskim okretajima, ali zato Husqvarna snažno nastavlja tamo gdje ostala konkurencija zastaje tj. od srednje visokih sve do maksimalnih okretaja. Interesantno je i da prilikom potpunog otpuštanja ručice gasa visina gasa još 4-5 sekundi zadržava povišenu vrijednost, što je rješenje preuzeto s natjecateljskih modela kako bi se spriječilo preuranjeno gašenje motora prilikom pada okretaja, gužve na stazi ili neke manje greške vozača. Poštovanja vrijedan je i podatak o maksimalnoj brzini od 186 km/h, što je prvenstveno zasluga dugačkih prijenosnih odnosa. U svim režimima rada agregata vibracije su toliko nesnosne da vozaču doslovce ispadaju plombe sa zubi, a i noge će vam još dugo drhtati od kad sidete sa sjedala. Pokoja kontraosovina u motoru ne bi naškodila.

Na kraju moramo spomenuti i nekoliko detalja koji su nas doslovno razočarali na motociklu ovakve reputacije, a najvjerojatnije su posljedica nesavjesne završne obrade ili jednostavno rečeno: talijanskog "šlamperaja". Kao prvo, osvrnut ćemo se na smještaj stražnjeg lijevog pokazivača pravca koji je zahvaljujući visoko postavljenom ispušnom sustavu doslovno spržen, čitaj rastopljen, već nakon prvih 20 km vožnje. Isto tako,



Digitalna instrument ploča mikroskopskih je dimenzija

Mala vjetrobranska maska s integriranim svjetlom izvedena je u terenskom stilu i jednostavna je za demontažu





Motocikl djeluje sirovo, opremljen je samo najnužnijim rasvijetnim elementima, ne posjeduje elektrostarter, a kompletne vanjske oplata svedenene su na minimum. Završna obrada je kriminalna. Svega nakon par kilometara potpuno nam se istopio stražnji lijevi pokazivač smjera toplinom iz ispušnog topa. Osim toga, tijekom testa mijenjali smo i kompletne brtve na agregatu

zbog snažnih vibracija ostali smo bez nekoćine vijaka kao i bez staklenog pokrova štop svijetla, a staklena vuna u prigušivaču zvuka trajala je jedva toliko koliko nam je trebalo da obavimo sve tehnikalije potrebne za registraciju. "Pohvale" zaslužuju i "dih-tunzi" na mašini mizerne kvalitete koji su nakon svega 200 kilometara počeli propuštati ulje.

Poznato nam je da je namjena ovog motocikla najčešće natjecateljska i da većinu spomenutih elemenata vozači predstavljenih replica uglavnom doživljavaju kao "nužno zlo". No, mišljenja smo da si jedna tvrtka renomiranog imena kao što je Husqvarna ne može dopustiti ovako nisku kvalitetu završne obrade, pogotovo u današnje vrijeme kada se nakon nekoliko godina izbjivanja iznova vraća na tržište.

I na kraju, odlučite li se ipak u svoju garažu parkirati jednu ovakvu supermoto repliku, ne očekujte od nje komfor, udobnost i suzdržanu vožnju u svakodnevnoj primjeni, nego što prije potražite najbližu natjecateljsku stazu ili parking velike površine, jer ovaj je motocikl projektiran samo za užitek u agresivnoj vožnji i za vrlo kratke relacije. ■

Civilna verzija Husqvarninog natjecateljskog modela s kojim je Eddy Seel dominirao na svijetskom supermoto prvenstvu 2002 i 2003 godine



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 98 x 76,4 mm
Obujam: 576,28 ccm
Razvod: jedna bregasta osovina u glavi s 4 ventila
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač Mikuni TMR 41
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupki
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: konstrukcija od čeličnih cijevi
Ovjes: sprijeda upside-down vilica s cijevima od 45 mm, hod 250 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 290 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 150/70-17d
Kočnice: naprijed jednostruki disk promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipčića, straga disk od 220 mm i 1 klipčić
Dimenzije i težina: visina sjedala 920 mm, osovinski razmak 1.495 mm, težina 125,3 kg
Deklarirano: snaga - 56 ks (41 kW) pri 7.700 okr./min.
Spremnik goriva: 9 l

+ ovjes, kočnice, položaj vozača, maksimalna snaga, razvijanje snage

- vibracije, kvaliteta, završna obrada, nedostatak elektrostartera, udobnost