

Husqvarna SM 510 R



CIJENA
13.490 KN

U natjecateljskim uvjetima karting staze "ST Rauš" u Novom Marofu isprobali smo top supermoto model iz ovogodišnje Husqvarnine produkcije cestovnih racing replika. Iako se vizualno gotovo u potpunosti oslanja na prošlogodišnje ostvarenje, novi SM 510 R se odlikuje još reaktivnijom ciklistikom, kompaktnijim i čvršćim prednjim krajem te modernijim prednjim kočionim sustavom velike snage i besprijeorne modulabilnosti

Vruća krv

PIŠE: BORIS METIKOŠ; FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

Motocikli sportske orijentacije od pamtivijeka golicaju maštu motociklističke populacije. Bez obzira radi li se o aktivnim natjecateljima, vikend vozačima, tourerima, ljubiteljima customa ili tek običnim korisnicima motorkotača, dovoljan je samo jedan pogled na neku od trenutačno aktualnih racing replika da svaki od navedenih vozača trenutačno doživi mnoštvo burnih fizioloških reakcija. Srce odmah počne brže lupati, krv doslovno leti žilama, temperatura tijela se podiže sve do crvenog polja, puls ubrzava iz sekunde u sekundu, a lučenja sline u usnoj šupljini "debelo" prelazi preko svih granica normale. Nije to ništa čudno, jer ako ćemo biti iskreni, u podsvijesti svakog od nas se krije nekakav buntovnik željan brzine, sportske vožnje, dolaska do granica svojih mogućnosti, odmjeravanja snaga i dokazivanja pred ostalom motociklističkom svitom. I dok u svakodnevnom životu ovog "divljaka" iz najudaljenijih kutova naše svijesti držimo koliko toliko pod kontrolom, dovoljan je samo jedan kontakt sa nekim motociklom sportske orijentacije da potpuno izgubimo kontrolu i totalno se predamo svojoj buntovnoj strani i maksimalnom užitku u ekstrem-

nim performansama i istim takvim voznim osobinama.

Naravno, želimo li dotaknuti maksimum na "leđima" nekog od sportskih motocikala iz klase supersport ili maxi sport, to će nam teško poći za rukom u svakodnevnoj primjeni ili na javnim prometnicama. Zbog toga je puno sigurnije, ali i zabavnije, posjetiti natjecateljsku stazu i uz minimalni stres i rizik juriti za desetinkama prolaznog vremena, uživajući pri tome u najmodernijoj tehnologiji i vrhunskim performansama.

S druge strane, ako je riječ o nekom od predstavnika supermoto vozila kojima je svaka cesta natjecateljski poligon, a svako križanje novi izazov za izvođenje atraktivnih tehnika proklizavanja kroz zavoj, tada sa sigurnošću možete tvrditi da ste se našli u "neobranom grožđu". Kao prvo, gotovo je nemoguće odoljeti izazovu koji ovakav motocikl postavlja pred vas, a ako pak popustite pod pritiskom i otpustite "ručnu", gotovo je sigurno da ćete riskirati bodove na svojoj vozačkoj dozvoli, ali i ostati uskraćeni za nekoliko mjesečnih primanja obzirom da ste za vrijeme "transa" u kojem ste se našli svjesno ili nesvjesno prekršili barem desetak trenutačno važećih zakonskih propisa.

Crveno-bijela kombinacija boja, koja je odnedavno postala zaštitni znak tvrtke, asocira na nekadašnje natjecateljske modele iz 60-tih i 70-tih godina



Oštre i agresivne linije vanjskih oplata preuzete su s ekskluzivnog Husqvarninog enduro modela TE 510 Centennial



Ukoliko je još riječ o jednom od "hard" supermoto primjeraka koji ne skrivaju nego naglašavaju svoje natjecateljsko usmjerenje, znajte da je sve što smo u prošlom odlomku spomenuli tek blijeda verzija onoga što ćete proživjeti za upravljačem jednog "hard core" supermota naj-

novije generacije. Ne zato što ste vi buntovni u duši i što niste prerasli adolescentsku krizu, već zato što je gotovo nemoguće odoljeti nestašnom karakteru ovih motocikala i njihovim eksplozivnim voznim osobinama koje pružaju nezaboravna uzbuđenja u vožnji.

Upravo jedan od takvih uzbudljivih i na svaki nestašluk spremnih motocikala je i Husqvarnin model SM 510 R koji još možemo okarakterizirati i kao najsnažniju supermoto racing repliku ovog švedsko-talijanskog proizvođača. Osim što se odlikuje maksimalno naglašenom sportskom

orijentacijom, ovaj model je u potpunosti homologiran i za cestovnu upotrebu.

Svjesni svoje slabosti prema motociklima ovakvog usmjerenja, a ujedno i ovakve koncentracije

Najmodernija izvedba Brembo radijalnih kočionih klijesta koja se odlikuju velikom snagom i besprijekornom modulabilnošću. Prednji disk je promjera 320 mm

DIZAJN

Oštra kao žilet

● Kao i kod manjše inačice od 450 ccm, dizajn modela SM 510 R se u potpunosti oslanja na linije koje su po prvi puta predstavljene na ekskluzivnom Husqvarninom enduro modelu TE 510 Centennial. Sukladno tome kompletne vanjske oplata su oštre i naglašeno agresivne izvedbe. Stražnji blatobran je zašiljen poput oštrice noža, interesantne izvedbe su i bočne oplata spremnika goriva, koje su jednostavne, ali upečatljive, a isti stil prate i bočne stranice ispod sjedala na koje dolazi startni broj. Prednja maska je malih dimenzija i kao što i dolikuje jednom motociklu racing orijentacije, vrlo se jednostavno odstranjuje s motocikla, dok je prednjem blatobranu pridodan još i dodatni nosač koji ima ulogu smanjenja vibracija. Ukupnom dojmu pridonosi i nova crveno-bijela kombinacija boja, koja je odnedavno ponovno postala zaštitni znak tvrtke, a koja asocira na nekadašnje natjecateljske modele iz 60-tih i 70-tih godina. Naravno, u ponudi ostaje i tradicionalna plavo-žuta kombinacija boja.



Motocikl iznenaduje brzinom kojom se spušta u nagib, a pri izlascima iz zavoja putanje su precizne, bez širenja, i održavaju se s velikom lakoćom



racing gena, pokušali smo barem djelomično obuzdati svoju "mračnu" stranu i umjesto u javnom prometu SM 510 R smo isprobali u njoj još dražim, natjecateljskim uvjetima, odnosno, na vrlo zahtjevnom poligonu karting staze "ST Rauš" u Novom Marofu.

Već i prvi kontakt sa Husqvarninom supermoto perjanicom daje do znanja da je sve na njoj projektirano prvenstveno za natjecateljske ambicije, dok upečatljiva crveno-bijela kombinacija boja, koja asocira na sportske proizvode iz 60-tih i 70-tih godina i odnedavno ponovno predstav-

lja zaštitni znak ove tvrtke, samo još dodatno naglašava taj pravi racing dojam. Zahvaljujući novom dizajnu naglašeno oštih linija motocikl djeluje izrazito agresivno, iako su mu oplata, po tradiciji terenskih motocikala iz kojih je nastao, svedene samo na nužni minimum. Isto tako, kompaktne je i uske izvedbe i opremljen samo najnužnijim rasvjetnim tijelima, koja se, ovisno o primjeni, mogu vrlo jednostavno i brzo odstraniti.

Kako i dolikuje jednom pravom supermoto motociklu, upravljač je širok i visoko postavljen,

motocross tipa, a oslonci za noge su izrazito orebreni kako bi osigurali što kvalitetniji oslonac.

Da nije riječ o turističkom, nego o motociklu natjecateljskih ambicija, vidljivo je i po spremniku goriva zapremine svega 9,2 l, kao i po uskom i oskudno podstavljenom sjedalu. Ipak, sjedalo je puno udobnije, šire i bolje profilirano nego što je

- 1) I straga se nalazi plivajući disk ali promjera 240 mm na koji djeluju fiksna kočiona klješta
- 2) U skladu sa natjecateljskim usmjerenjem i komponente upravljačkog sklopa su svedene na nužni minimum
- 3) Komande na upravljaču su funkcionalne i praktične



SM 510 R trenutačno reagira na komandu gasa, a snaga se ravnomjerno i kontinuirano razvija od početka do samog kraja



Esencijalan i agresivan izgled motocikla zasluaga je vanjskih oplata oštih linija i vrlo oskudnih dimenzija

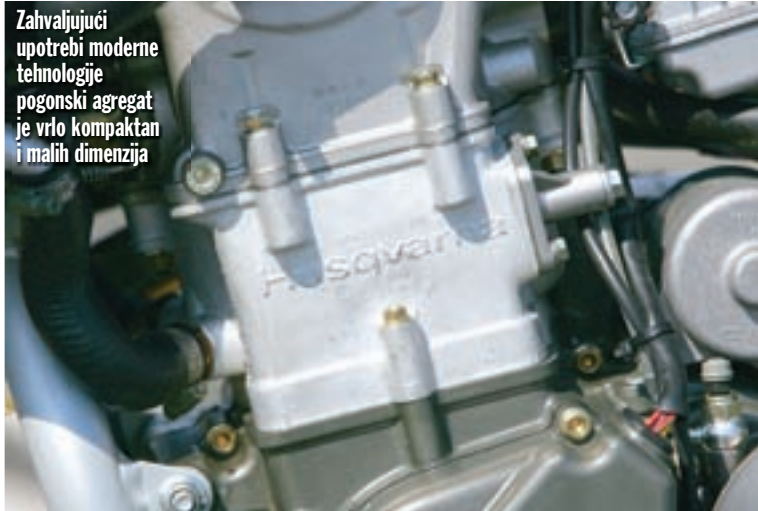
to bio slučaj na prethodnom modelu SM 570 R, a profil sjedala je i dalje takav da vozaču osigurava brzo pomicanje i lako premiještanje po uzdužnoj osi. No, kako je ovdje ipak riječ o motociklu ekstremne namijene, nije se pretjerano vodilo računa o ukupnoj udobnosti ili, ne daj bože, o sputnicima. Prema tome, ako pogledate straga, nećete primijetiti držač za ruke (osim onog koji služi za podizanje motocikla na stalak) ili nosač prtljage, kao ni drugi par oslonaca za noge, kojih nema niti na popisu dodatne opreme. Sve ovo samo potvrđuje da je ovdje riječ o motociklu racing orijentacije koji je projektiran isključivo za vozača i njegov užitek u vožnji prilikom ostvarivanja maksimalnih performansi

Natjecateljsku izvedbu koja odstranjuje sve suvišne elemente u svrhu maksimalne uštede na

težini u potpunosti prati i vrlo lagana upravljačka ploča malih dimenzija. Naime, riječ je o vrlo sofisticiranom elektronskom elementu koji se sastoji od velikog displeja na kojem su dostupne informacije o trenutačnoj brzini u km/h i mph, maksimalnoj brzini koju je motocikl postigao, dnevnoj i ukupnoj kilometraži, broju okretaja motora koji se prikazuje u brojanom i grafičkom obliku, te točnom vremenu. Tu je još i mjerač ukupnog vremena rada motora putem kojeg se vodi briga o servisnim intervalima, obzirom da je kod ovakvih motora zbog male količine puno učestalija izmjena ulja, kao i štoperica koja memorira prolazna vremena na natjecateljskoj stazi. Od kontrolnih žaruljica na raspolaganju su indikatori dugog i kratkog svjetla, pokazivač smjera i pokazivač neutralnog položaja mjenjača.

Ipak, ono što će najviše razveseliti ljubitelje ovakvih motocikala je prekidač elektrostartera koji je donedavno bio potpuna nepoznanica u ovoj klasi, a danas se serijski ugrađuje na gotovo sve ozbiljnije proizvode ovog usmjerenja. No, nemojte misliti da su ovim riješeni svi vaši problemi. Ovdje je ipak riječ o jednoj race replici koja i dalje zahtijeva posebnu tehniku paljenja. Naravno, nećete više morati "skakati" po nožnom starteru (kojeg više ni nema na motociklu, iako bi njegovu prisutnost voljeli vidjeti, ako ni zbog čega drugog, onda zbog sigurnosti u slučaju kad tehnika zakaže), no, određenih pravila se ipak morate pridržavati. Kao prvo, ako je riječ o prvom jutarnjem paljenju potrebno je upotrijebiti ručni "čok" na rasplinjaču, zatim jednom okrenuti ručicu gasa kako bi se u cilindar ubacila minimalna količina goriva koja će izazvati početnu

Zahvaljujući upotrebi moderne tehnologije pogonski agregat je vrlo kompaktan i malih dimenzija



Fiziologija i anatomija SM 510 R

● Kako se ovaj model danas i službeno smatra nasljednikom legendarnog SM-a 570 R, koji više nije u proizvodnji, red je da se osvrnemo i na neke tehnološke inovacije koje karakteriziraju novu generaciju. Okvir je i dalje izveden kao cjevasta konstrukcija od čeličnih cijevi, no, kompaktnijih je dimenzija i izmijenjene geometrije, s težištem više pomaknutim prema naprijed. Isto tako, umjesto jedne centralne grede koja je karakterizirala prethodni model, gornji dio okvira je sada riješen s dvostrukim elementima koji se ispod spremnika goriva spajaju u jedan. Ovim rješenjem kompletna se konstrukcija može pohvaliti većom krutosti i boljom otpornošću na vanjska naprezanja.

Što se tiče ciklistike, SM 510 R se umjesto na Marzocchi upside-down vilicu promjera 45 mm od ove sezone oslanja na još masivniji element prednjeg ovjesa s cijevima promjera 50 mm i hoda 250 mm. Doručeni su i mostovi upravljačkog sklopa, dok se straga ugrađuju novi Sachs jednostruki amortizer s izdvojenim spremnikom plina hoda 290 mm. Naravno,

kompletan ovjes je prilagođen cestovnoj primjeni i prerađen u duhu supermoto filozofije. Kraćeg je hoda, tvrđe je podešen i moguće ga je regulirati po svim parametrima.

Najnovije generacije je i prednji kočioni sustav. Naime, umjesto klasičnih kočionih kliješta od ove se godine na Husqvarnine supermoto modele ugrađuju još moćnije zausstavne komponente, odnosno, radijalna Brembo kočiona kliješta sa četiri klipića i četiri samostalne kočione pločice. Disk je i dalje plivajući, promjera 320 mm, dok je kočiona pumpa cestovnog tipa i izvedena kao kombinacija klasične, aksijalne i radijalne s izdvojenim spremnikom za ulje. Straga se ugrađuje fiksni disk promjera 220 mm i plivajuća kočiona čeljust sa dva klipića. Sukladno cestovnom usmjerenju kotači su promjera 17" i na njih se ugrađuju niskoprofilne gume dimenzija 120/70-17 sprijeda i 150/60-17 straga.

Srce motocikla je jednocilindrični četverotaktni vodom hlađeni motor s dvoosovinskim razvodom, kontrabalansnom osovinom za redukciju

vibracija, četiri ventila po cilindru i vrijednostima promjera i hoda od 97 x 67,8 mm. Iz ukupne zapremine od 501,03 ccm motor oslobađa maksimalnu snagu od 61,3 KS pri 7.000 okr/min i okretni moment od 6,01 kgm pri 5.990 okr/min, iako tvornica zbog strogih normi o ispušnim plinovima deklarira ukupnu snagu od svega 20,4 KS (15 kW). Za napajanje gorivom zadužen je rasplinjač Mikuni MX 41, koji osim što osigurava odličnu homogenost kod razvijanja snage na sebi ima i poluge za tzv. "topli i hladni čok" koje olakšavaju pokretanje agregata, bez obzira da li je riječ o prvom jutarnjem paljenju ili paljenju na visokoj radnoj temperaturi. Mjenjač ima šest stupnjeva, dok je spojka s višestrukim diskovima u uljnoj kupki.

U skladu s najnovijim trendovima i ovaj model je opremljen električnim starterom motora, koji u potpunosti zamjenjuje nekadašnji nožni pokretač iako bismo ga i na ovom modelu rado vidjeli, ako niti zbog čega drugoga, onda zbog sigurnosti u situacijama kad tehnika zakaže.



Dizajnom se SM 510 R oslanja na ekskluzivni Husqvarnin enduro, TE 510 Centennial

eksploziju i tek onda startati motor elektrostarterom. Slijedite li ovu uputu, nikada nećete imati problema s pokretanjem Husqvarne, ali ako mislite da je dovoljno samo mučiti akumulator elektrostarterom, može vam se desiti da sami sebe osudite na paljenje tradicionalnom tehnikom "guranca". S druge strane, ako je temperatura motora jako visoka uslijed forsirane vožnje ili dugotrajne upotrebe u gradskoj gužvi, za što "bezbolnije" paljenje uputno je upotrijebiti ručicu "toplog" čoka, koja se također nalazi na rasplinjaču ali obojana u crvenu boju.

Nakon što smo pokrenuli motor po "PS-u" i zagrijali ga na radnu temperaturu, krenuli smo u nizanje krugova natjecateljskom stazom kako bismo dobili što bolji uvid u sve prednosti i mane ovog motocikla.

Usporedimo li ovaj model s njegovim prethodnikom SM-om 570 R, odmah ćemo primijetiti da se motocikl odlikuje gotovo u potpunosti prigušenim vibracijama, što pogoduje ukupnoj udobnosti, zahvaljujući pogonskom agregatu moderne tehnologije s kontrabalansnom osovinom. Isto tako, SM 510 R je još agilniji i reaktivniji prilikom promjene pravca kretanja, a to je zasluga novih kota ciklistike i manje težine od 122,4 kg.

Kod ulaska u zavoj motocikl iznenađuje i brzinom kojom se spušta u nagib, a pri izlascima iz zavoja putanje su precizne, bez širenja i održavaju se s velikom lakoćom. Isto tako, iako ima nepromijenjenu vrijednost međuosovinskog razmaka od 1.495 mm, koji ulijeva povjerenje na brzim pravci-

ma i ostavlja dojam stabilnosti, motocikl nije ništa izgubio na brzini promjene smjera u vezanim "S" zavojima, što je posljedica nove geometrije okvira i manjih dimenzija pogonskog agregata.

No, ono što nas je još više oduševilo u vožnji je osjećaj čvrstoće i kompaktnosti prednjeg kraja, za koji zaslugu snose nova prednja vilica promjera 50 mm i njoj pripadajući masivni trokutni upravljačkog sklopa.

Određene poteškoće u uvjetima forsirane vožnje imali smo samo zbog neprilagođenog ovjesa i prenisko postavljenog upravljača, no, to su sve elementi koje svaki vozač ionako mora podesiti prema svojim individualnim željama i potrebama želi li iz ovog vozila izvući maksimum u natjecateljskim uvjetima. Nije to ništa zahtjevno, obzirom da se Husqvarnin ovjes već u serijskom izdanju odliku-

Čvršći i kompaktniji prednji kraj zasluga je nove prednje vilice promjera 50 mm i njoj pripadajućim masivnim trokutima upravljačkog sklopa



je vrlo širokim spektrom regulacije koji je moguće podesiti po svim parametrima, a što se upravljača tiče, dovoljno je samo upotrijebiti podloške, ako spadate među vozače višeg stasa, ili jednostavno kupiti upravljač drugačijeg profila.

Nakon što smo podesili ovjes prema svojim dimenzijama i prohtjevima, serijska Husqvarna se po svojim voznim karakteristikama gotovo u potpunosti približila natjecateljskim modelima.

U vožnji natjecateljskom stazom od velike pomoći nam je bila i STM-ova antihopping spojka koja ublažuje povratni moment. Naime, osim što vas rješava nepotrebne upotrebe spojke u vožnji i time osigurava više vremena za koncentraciju na odabir željene putanje i savladavanje zavoja, antihopping spojka umiruje cijeli motocikl prilikom promjene stupnjeva na niže i omogućuje puno fluidnije i

Sachs monoamortizer je već serijski podešen po supermoto parametrima, a moguće ga je regulirati po svim parametrima



PRAZNA STRANICA

Performansama, voznim osobinama i ciklistikom SM 510 R više nalikuje natjecateljskim nego cestovnim modelima



sigurnije savladavanje zavoja tehnikom proklizavanja, slidinga. Na žalost, ova komponenta je dostupna samo kao dodatna oprema, no, vjerujte nam, u natjecateljskim uvjetima vrijedi svaku lipu koju ste za nju odvojili.

U maksimalnom približavanju voznim osobinama koje su svojstvene natjecateljskim modelima sprječavali su nas još samo uski stražnji kotač širine "4,25 kao i za stazu neprimjerene gume Dunlop Mutant, koje su zbog svoje mekane smjese gotovo idealan odabir za cestu, ali zato vrlo brzo dolaze do svog limita u natjecateljskim uvjetima.

Povućemo li još jednom paralelu između pretходnika i nasljednika, razlika u ukupnoj zapremini ipak ide u korist starije sestre, 576 naprema 501 ccm, no, ukupne performanse definitivno rastu s modernizacijom i tehnološkim napretkom. U prilog toj tvrdnji govore i deklarirane vrijednosti ukupne snage od 61,3 KS pri 7.000 okr/min i okretni moment od 6,01 kgm pri 5.990 okr/min, kao i sam osjećaj u vožnji. No, ono što nas je puno više oduševilo od same vrijednosti maksimalne snage je

krivulja snage i način na koji se ta snaga oslobađa. Naime, snaga se oslobađa potpuno linearno i bez ikakvih trzaja duž čitavog radnog područja motora. Znači, nema više "rupe" na niskim okretajima, kako je to bio slučaj na nekadašnjem modelu, a nema niti gubitka snage na visokim okretajima, što je karakteristika nekih konkurentnih proizvoda. U stvari, SM 510 R u svim uvjetima trenutačno reagira na komandu gasa, a snaga se ravnomjerno i kontinuirano razvija od početka do samog kraja. Poštovanja vrijedan je i podatak o maksimalnoj brzini koja iznosi gotovo 190 km/h.

Vrlo učinkovitim se pokazao i prednji sustav kočenja, koji pokazuje besprijekornu modulabilnost i vrlo veliku snagu. Naime, moderne, gotovo profesionalne kočione komponente spriječavaju za agresivno zaustavljanje zahtijevaju svega jedan prst na poluzi kočnice, dok se doziranje izvodi milimetarskom preciznošću. Zbog ovako snažne i progresivne kočnice potreban je oprez kod početnika ili u gradskoj primjeni, no, budimo iskreni, ovo je ipak "alat" za profesionalce i iskusne vozače koji uz maksimalne performanse preferiraju i reaktivno zaustavljanje.

Na kraju svega se kao i uvijek postavlja pitanje cijene, a to je Husqvarnina bolna točka. Ne radi se o tome da je SM 510 R svojom cijenom nekonkurentan, već da 73.490 kn, koliko je potrebno izdvojiti za ovaj tehnološki biser, predstavlja nepremost-

vu prepreku mnogim ljubiteljima supermota koji bi u svojoj garaži željeli vidjeti jedan takav hard core supermoto usko specijaliziran za vožnju natjecateljskom stazom. No, slična priča vrijedi za i Husqvarnina konkurente, jer vrhunska tehnologija i isto takve vozne osobine ipak imaju svoju posebnu cijenu. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični četverotaktni
Promjer x hod: 97 x 67,8 mm
Obujam: 501,03 ccm
Odnos kompresije: 12,5:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač Mikuni MX 41 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelične cijevi
Ovjes: upside-down vilica promjera 50 mm i hoda 250 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 290 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 150/60-17
Kočnice: naprijed disk promjera 320 mm i radialna kočiona čeljust sa 4 klipa, straga disk od 240 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.190, širina 845, visina sjedala 910, osovinski razmak 1.495, težina 122,4 kg
Deklarirano: snaga - 61,3 ks (45 kW) - 7.000 okr/min, max. okr. moment - 6,01 kgm (59,7 Nm) pri 5.990
Spremnik goriva: 9,2 l
Max. brzina: cca. 190 km/h

+ dizajn, prednja kočnica, razvijanje snage, položaj vozača, težina

- cijena, smještaj suvozača

Poluge za topli i hladan "čok" na rasplinjaču



Nazubljeni oslonci za noge za bolji "grif" kod forsirane vožnje

