

EKSKLUZIVNO IZ ŠPANJOLSKE

test Husaberg 2010 modeli

- FE 390 • FE 450 • FE 570
- FX 450 • FS 570

Off road tereni u okolici Igalada u Španjolskoj pružili su izvrstan testni poligon za nove Husabergove modele

Nakon što su 2009. okrenuli offroad svijet naopačke s novim horizontalno smještenim agregatom na modelima FE 450 i FE 570, Husaberg svojim novim motociklima nastavlja u istom stilu, a njihova je gama za 2010. proširena za čak tri nova modela. Najveća novost je potpuno novi enduro FE390



Revolucija



TEKST: **VIKTOR BOLŠEC, KREŠIMIR PRAŠNIČKI**
 FOTO: **FRANCESCO MONTERO, HERWIG PEUKER**

Predstavljanje novih Husaberg modela za 2010. godinu održalo se u malom španjolskom gradu Igualada, 60 km od Barcelone. Prekrasan off road teren s motokros stazom i izvrsnom enduro rutom bili su sjajan odabir za probu novih modela FE390, FE450, FE570 i FX450. Uz veliki off road teren nalazi se novo izgrađena pista za auto i moto utrke dužine preko četiri kilometra, u sklopu koje se nalazi i mala supermoto staza na kojoj smo isprobali novi Husaberg FS570. Na ovakav test različitih motocikala poslali smo našeg najsvestranijeg prvaka moto utrka, Viktora Bolšeca.

Husaberg nije štedio na količini testnih modela, pa smo tako imali 40-tak motocikala na izbor.

Prije svega valja reći kako je Husaberg prošle godine doista napravio izvrstan posao sa svojim enduro modelima FE 450 i FE 570. Revolucionarni horizontalno smješteni agregat velika je novost u svijetu off road motocikala, što je ovog proizvođača, koji je - usput budi rečeno - sada u vlasništvu velikog KTM-a, stavio u sam vrh motocikala enduro orijentacije. Primjerice, prošlogodišnji FE 450 bio je toliko uspješan da mu je tek za dlaku izbjegla pobjeda na našem usporednom testu enduro motocikala. Tom prilikom pobjedu je ipak uzeo KTM, ali mišljenja test vozača bila su doslovno podijeljena, tako da je točno polovici testnih

vozača najbolji bio Husabergov FE 450, dok je drugoj polovici bolji bio KTM EXC-R 450. Sve to jasno govori o kvaliteti Husabergovih motocikala, koji u 2010. ulaze s još većim ambicijama, a svoju ponudu hrabro šire i na druge klase, tako da sada u svojoj ponudi imaju i cross country te supermoto modele. No, iako su svi posebni i vrlo dosljedno slijede smjernice svojih klasa, svim modelima je zajednička točka konstrukcija pogonskog agregata s cilindrom položenim pod kutom od 70°.

Osnova uspjeha

Husaberg je s prošle godine predstavljenim modelima FE 450 i FE 570 postigao veliki uspjeh, tako da oni za 2010. godinu dolaze s najmanje

se nastavlja!



Srce svih Husabergovih motocikala čini revolucionarni pogonski agregat s cilindrom postavljenim pod kutom od 70°, a koji je svoju svjetsku premijeru doživio na prošle godine predstavljenim enduro modelima FE 450 i FE 570



Specifičnost Husabergovih motocikala je i stražnji dio okvira u potpunosti izrađen od plastike, za razliku od konkurencije koja ovu komponentu redovito izrađuje od nekog metala



FX 450 je novi motocikl namijenjen supercross natjecanjima, koja su vrlo popularna u SAD-u, a odnedavno pobuđuju sve veće zanimanje i u Europi

Ugladeni rad agregata na svim modelima omogućava vrlo kontrolirano igranje s ručicom gasa



promjena. Odgovorni ljudi u ovoj tvornici došli su do jednostavnog zaključka da dobre stvari nije potrebno mijenjati. A inovativna koncepcija pogonskog agregata s cilindrom položenim pod kutom od 70° dobro je rješenje iz više razloga. Kao prvo, položen cilindar omogućava smještaj radilice puno bliže središtu motocikla, što znatno umanjuje djelovanje žiroskopskih sila na upravljanje motociklom. Nadalje, mjenjačka kutija je smještena direktno iza radilice, što znači da je cijeli agregat vrlo kompaktnih dimenzija. Osim smanjenih žiroskopskih sila, kompaktan agregat ima svojih prednosti i zbog činjenice da njegove dimenzije omogućavaju drukčiju konstrukciju donjega dijela okvira motocikla, tako da je udaljenost od tla puno veća nego kod većine Husabergovih izravnih konkurenata. Zgodan praktičan dodatak tome je i veća zaštićenost ispušnog sustava od raznih udaraca prilikom vožnje po teškim terenima. Klip manjega FE 450 modela ima promjer 95 mm, dok mu je hod 63,4 mm, što daje ukupnu radnu zapreminu od 449,3 ccm, uz omjer kompresije 11,8:1. Kod većega FE 570 modela radna zapremina iznosi 565,5 kubičnih centimetara, koje mu daje promjer klipa od

ravno 100 mm i njegov hod od 72 mm, uz nešto veći omjer kompresije, koji iznosi 12,2:1. Svim Husabergovim modelima zajednička je koncepcija jedne bregaste osovine smještene u glavi i četiri ventila, s tim da su usisni ventili napravljeni od titana, a ovogodišnji FE 450 i FE 570 modeli dobili su i nove zatezače lanca bregaste osovine, kao i nove karike koje jamče bolju izdržljivost.

Zanimljivo tehničko rješenje je i smještaj kućišta filtra zraka odmah ispod otvora spremnika goriva, dok je sam spremnik goriva, čija je zapremina 8,5 litara za sve modele, smješten ispod vozačkog sjedala, kako bi i sam dao doprinos što boljoj centralizaciji masa. Što se pak same kutije filtra zraka tiče, zbog njezinog smještaja usis ide ravno od filtra do cilindra, što jamči dotok čistoga zraka čak i kada se motocikl nalazi duboko u vodi nekog teško prohodnog potoka, a i sam filter je moguće zamijeniti u samo nekoliko sekundi, čak i bez ikakvog alata.

Kontrolne žaruljice za rezervu goriva i elektronsko ubrizgavanje na FX 450 ujedno su i jedini instrumenti dostupni vozaču

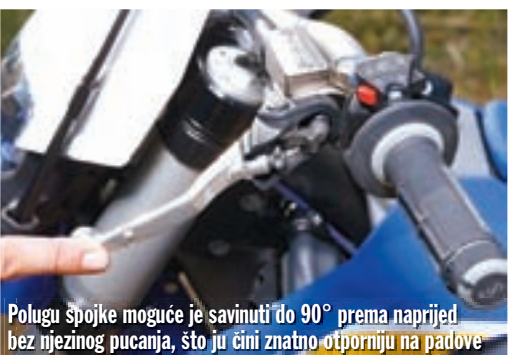
Jednostavnim okretanjem indikatora rezerve goriva vozač sam može odrediti u kojemu će mu se trenutku upaliti kontrolna žaruljica



Prošle smo godine bili oduševljeni Husabergovim elektronskim ubrizgavanjem goriva, rješenjem tvrtke Keihin, koje je omogućavalo izuzetno mekani i precizni odziv na ručicu gasa. Novost za ovu godinu je nova, dodatno optimizirana mapa rada motora. Iako je i ta osnovna mapa vrlo dobra, i dalje je kao dodatnu opremu moguće naručiti prekidač koji omogućava korištenje dodatne dvije raspoložive mape rada motora, tako da vozač iskazivanje snage može gotovo savršeno prilagoditi svojim trenutačnim potrebama.

Za svaku je pohvalu i vrhunski precizan i pouzdan sustav elektronskog paljenja, koji je radi maksimalne uštede na težini omogućio uklanjanje nožnoga pokretača, pa se vozač u potpunosti može osloniti na elektropokre-

WP vilice na ovogodišnjim modelima imaju mekše postavke, što je nove Husaberge učinilo ugodnijima za terensku vožnju



Polugu spojke moguće je savinuti do 90° prema naprijed bez njezinog pucanja, što ju čini znatno otporniju na padove



Enduro modeli puno su bolje opremljeni instrumentim



WP vilice na ovogodišnjim modelima imaju mekše postavke, što je nove Husaberge učinilo ugodnijima za terensku vožnju

FE 570 nudi obilje snage u niskim okretajima, no zato znatno više umara od modela manje zapremine



Novi supermoto nudi vrhunske performanse, a velika prednost mu je i mala težina od samo 117 kilograma

tač za pokretanje motora u svakoj prilici. Taj sustav još je jedna komponenta na novim Husabergovim modelima koja je ostala nepromijenjena, baš kao i sam okvir od čelične legure krom molibdena i njegov stražnji dio u potpunosti izrađen od čvrste i izuzetno lagane vrste plastike, polietilena. Lagana stražnja aluminijska vilica također je nepromijenjena, a kozmetičke promjene izbjegle su i karakteristično oskudne plastične oplate.

Čak ni boje nisu promijenjene za 2010. godinu, no mi smo testirajući nove 'stare' Husabergove modele ipak uspjeli primijetiti neke suptilne, no ipak značajne promjene. Prije svega želimo pohvaliti nove kočnice. Iako je kočioni sustav u suštini ostao isti, a sastoji se od jednog prednjeg diska promjera 260 mm na koji djeluje Brembo radialna čeljust s jednim klipom, dok je straga disk promjera 220 mm, također s čeljusti u koju je smješten jedan klip, novost su kočione obloge, sada mnogo manje agresivne u svojem prvobitnom 'ugrizu', tako da u vožnji omogućavaju znatno bolje doziranje.

Ovjes je ostao isti, a čine ga prednje okrenute WP vilice promjera 48 mm i hoda 300 mm, dok je

straga WP PSD amortizer hoda 335 mm. Husaberg je za 2010. odlučio promijeniti postavke ovjesa, tako da je on sada puno mekši u svom prvom dijelu hoda, što u vožnji daje osjećaj puno sličniji starijim Husabergovim modelima. U radu je agregat i dalje jednako ugladen kao što je to bio slučaj i dosad te omogućava vrlo fluidno razvijanje snage već od najnižih okretaja, što ga čini vrlo dobrim za teško prohodne terene, ali i za manje iskusne vozače. No velika prednost Husabergovog agregata od 450 kubičnih centimetara je što ima snage u svim režimima rada i razvija ju vrlo predvidivo i bez ikakvih iznenadnih skokova, pružajući tako vozaču vrlo dobru kontrolu nad motociklom u svakom trenutku. Pohvalna je i vrlo mala količina vibracija koju agregat proizvodi, no malo smeta buka koju stvara usis zraka, osobito nakon duže vožnje.

Maloprije spomenute izmijenjene postavke ovjesa nove su Husabergove modele učinile još pitomijima nego prije te nude izvrsne vozne osobine čak i pri brzem tempu vožnje. Tek će najiskusniji vozači možda poželjeti nešto tvrde postavke ovjesa, do kojih će doći vrlo lako, budući da WP amortizacija nudi zaista velike mogućnosti finog podešavanja. Minimalnu zamjerku upućujemo tek

FS 570 dijeli sve elemente agregata i okvira sa svojom enduro braćom. No izmijenjen mu je ovjes i kočioni sustav, a tu su naravno i cestovni kotači



na širinu samoga agregata, koja je uvjetovala da se oslonci za noge postave malo šire nego što je to uobičajeno, tako da je osjećaj u vožnji malo čudan dok se vozač ne navikne na ovo rješenje.

Za one kojima nikada nije dosta snage na raspolaganju je jači model, FE 570, koji zapravo nudi vozne osobine vrlo slične onima na slabijoj 450-tici, ali uz znatno više raspoloživog okretnog momenta, a od svoga slabijega brata blizanca teži je za tek pola kilograma. No, iako je ciklistički gotovo isti kao i manji model, FE 570 znatno više umara vozača baš zbog veće snage i okretnog momenta, tako da je namijenjen najiskusnijima i najizdržljivijima.

Prinova u enduro obitelji

Husaberg je već prošlogodišnjim predstavljajući svojih modela najavio svoj veliki povratak u sam vrh ponude enduro motocikala, no tada je ova mala tvornica u vlasništvu KTM-a svijetu ponudila tek posve uobičajene modele od 450 i 570 kubičnih centimetara. No vjerojatno dijelom vođeni i politikom KTM-a, koji u svojoj ponudi ima doista veliku gamu modela svih zapremina, u kojoj gotovo svatko može naći baš ono što mu odgovara, u Husabergu su za 2010. također odlučili proširiti svoju ponudu i time su malo prekoračili okvire koje postavljaju pravila enduro klasa. Ponukani velikim uspjehom koje je na tržištu postigao KTM-ov model EXC 400 ovom su nam prilikom na svojoj svjetskoj prezentaciji u Španjolskoj predstavili potpuno novi FE 390.

Najmanji Husaberg dijeli apsolutno sve elemente ovjesa, kočionog sustava i samoga okvira s jačim enduro modelima FE 450 i FE 570, od kojih se razlikuje samo po pogonskom agregatu, odnosno njegovoj zapremini i nekim njegovim dijelovima. Zapremina novoga agregata iznosi 393,3 ccm, a provrt i hod klipa imaju vrijednosti od 95 x 55,5 mm. Zbog manje zapremine, ovaj agregat je dobio novu radilicu sa smanjenim hodom i povećanom inercijom. Klipnjača je također produžena kako bi se kompenzirao kraći hod klipa, koji je, posve logično, također nov, a ima i smanjenu kompresiju i ona za agregat od 390 kubičnih centimetara iznosi 11,1:1.

No, sve je to divno i krasno, ali zašto su se i KTM, a sada i Husaberg odlučili za agregat od 390 ccm? Nema klase u kojoj bi se natjecao, pa čemu onda u okviru identičan punokrvinim već postojećim hard enduro modelima ugraditi slabiji motor? Pa, ispostavilo se da je KTM-ov EXC 400 bio pun pogodak kod rekreativaca i ljubitelja hard endura koji žele vozne karakteristike modela zapremine 250 ccm, a ne žele se odreći snage koju im pruža 450-ica. Dakle, ciljanu skupinu kojoj je ovaj model namijenjen čine rekreativci koji nisu ograničeni tradicionalnim natjecateljskim klasama, već žele savršeni motocikl za bezbrižno uživanje u terenskoj vožnji. No, nisu samo rekreativci ti kojima je namijenjen FE 390. U njegovim bi prednostima mogli uživati i vozači koji se natječu na dugim enduro utrckama, u trajanju od dva, šest ili čak 24 sata. Za te je utrke od same snage pogonskog agregata važnije da motocikl što manje umara vozača, a FE 390 bi sa svojom ciklistikom koja odgovara motociklu od 250 ccm i snagom tek neznatno manjom od 450-ice mogao biti savršen izbor.

Nakon što smo ga isprobali u okolici Igualade, skloni smo složiti se argumentima koje su prvo imali KTM-ovi, a sada i Husabergovi inženjeri: da je ovaj model predodređen za uspjeh. Zahvaljujući koncepciji pogonskog agregata s cilindrom postav-



FX 450 je spoj motocross i enduro motocikla



FE 390 je najnoviji Husabergov enduro uradak



Savršena kombinacija lakoće upravljanja i snage čine novi FE 390 idealnim izborom za vozače rekreativce

FS 570 nudi obilje iskoristive snage, a pritom više nije nervozan kao prethodni Husabergovi supermoto motocikli



Minijaturna rasvjetna tijela ovdje su samo zato da bi se zadovoljile potrebe homologacije



ljenim pod kutom od 70° Husabergovi modeli svi odreda imaju rotirajuće mase locirane vrlo blizu središta motocikla, što bi trebalo pospješiti lakoću upravljanja. I iako to možda i nije previše primjetno na većim modelima, koji u vožnji pružaju osjećaj vrlo sličan motociklima s klasično riješenim agregatima, kod modela FE 390 vozač doista uživa u lakoći upravljanja. Možda na upravljaču i nije tako lak kao motocikl zapremine 250 kubičnih centimetara, ali nije ni daleko od te klase. U svakom slučaju, vožnja po teškim terenima, a osobito kroz šumu, s ovim je motociklom pravi užitak. Prije svega, prednost ovog modela je u razvijanju snage i njezinom puno lakšem prenošenju na podlogu, s manje proklizavanja pogonskog kotača ili propinjanja. Manja agresivnost pogonskog agregata znači i da će se vozač umarati manje nego na jačim modelima, a prednost u odnosu na njih mu je i nešto manja potrošnja goriva. Zanimljivo je da smo prilikom vožnje imali osjećaj da je FE 390 puno lakši od modela od 450 kubičnih centimetara, iako je za oba modela deklarirana ista tvornička težina od 114 kilograma.

Sve u svemu, ukoliko u izboru svog novog enduro ljubimca niste ograničeni klasama E2 ili E3, za koje je poželjnija veća radna zapremina, FE 390 mogao bi biti savršen izbor za vas.

U američkom stilu

Još jedan novitet iz Husabergove tvornice snova nazvan je jednostavno FX 450, a namijenjen je za cross country vožnje. One su vrlo popularne u Americi, čini se da je i u Europi interes za ovakvom vrstom off road zabave sve izraženiji. Radi se o disciplini koja se vozi po zatvorenom kugu, što bi po definiciji spadalo u motokros, no razlika je u tome što je krug u Cross Country utrkama puno duži i zbog takve konfiguracije traži tip motocikla koji zapravo objedinjuje klasu enduro i motokros, nudeći svojim korisnicima najbolje iz oba svijeta. FX 450 spada upravo u tu kategoriju. To prije svega znači da ovaj model nije opterećen rasvjetnim tijelima i kao takav nije homologiran za cestovnu upotrebu, što znači da ga nije moguće registrirati. To



Žbiciani kotači proizvod su tvrtke Saxess

FX 450 se od enduro modela između ostaloga razlikuje i po drukčijim prijenosnim odnosima u mjenjaču



Kočnice Magura s radialnom pumpom

je novom FX-u 450 ujedno donijelo i nešto manju maksimalnu težinu od enduro modela i u ovom slučaju ona iznosi 112,8 kg bez goriva u spremniku zapremine 8,5 litara. Razlike od enduro modela pronaći ćemo i u odabiru kotača i guma, tako da FX ima prednju gumu u dimenzijama 80/100-21, dok se na kompletnoj enduro gami nalazi guma u dimenzijama 90/90-21. Sa stražnjim kotačem je isto, pa tako enduro modeli imaju kotač promjera 18 inča, na kojemu se nalazi guma dimenzija 140/80-18, dok je na FX modelu kotač promjera 19 inča, a guma koja se na njemu nalazi ima dimenzije 110/90-19. Zapravo, ako malo podrobnije pogledamo, FX 450 je sličniji motokros nego enduro modelu, a tome u prilog govori i činjenica da su mu Husabergovi inženjeri namijenili i drukčiju mjenjačku kutiju, s prijenosnim odnosima koji su posve u skladu s motokros filozofijom. Tako je završni prijenos skraćen zahvaljujući većem stražnjem lančaniku, ali istodobno su i prvi i drugi prijenos u mjenjaču duži, dok su peti i šesti skraćeni, što ovome modelu daje doista impresivna ubrzanja. Osim toga, supercross model ima drukčije postavke ovjesa, koje su za potrebe ove discipline znatno tvrđe i konkretnije, a u kombinaciji s manjom ukupnom težinom čine ovaj motocikl puno agilnijim od enduro modela. No zanimljivo je da je FX 450, iako je preuzeo veliki dio fizionomije punokrvnog motokros motocikla, zadržao elektropokretač kao i svi Husabergovi modeli enduro orijentacije.

Kultivirani divljak

Što se pak supermoto ponude tiče, iako proteklih nekoliko godina na tom području kod ovog proizvođača i nije bilo previše novosti, za 2010. nam se Husaberg vraća u velikom stilu sa svojim novim modelom FS 570. Naravno, i ovdje su Šveđani odlučili maksimalno iskoristiti svoja inovativna rješenja primijenjena na svojim prošle godine predstavljenim enduro modelima, pa se tako i FS 570 može pohvaliti izuzetno uglađenim agregatom s cilindrom smještenim pod kutom od 70°. Ukupno gledajući, Husabergovi su inženje-



Valoviti disk na prednjem kotaču je promjera 320 mm



Radialna četjust sposobna je je podnijeti najveća opterećenja čak i u pravim natjecateljskim uvjetima



WP ovjes u supermoto izvedbi ima smanjen hod i drukčije unutarnje postavke, prilagođene cestovnoj upotrebi

ri napravili vrlo mali broj intervencija i tehničkih zahvata kako bi svoj enduro motocikl preobrazili u cestovnog jurišnika, koji bi samo uz minimalne daljnje prepravke mogao biti spreman za najteže napore supermoto utrka. U tu svrhu FS 570 koristi čak i isti prednji ovjes tvrtke WP, s okrenutim vilicama promjera 48 mm. No, za ovu klasu motocikala koriste se bitno drukčije postavke, a za potrebe cestovne vožnje je i hod vilice skraćen s 300 na 280 mm. Stražnji monoamortizer također ima skraćeni hod i umjesto 335 mm, koliko iznosi njegova vrijednost na enduro modelima, na FS-u on iznosi 310 mm. To je za posljedicu imalo i smanjenje visine sjedala, koje je na enduro modelima udaljeno 985 mm od tla, dok je na supermotu ta udaljenost 895 mm.

U vožnji FS 570 oduševljava svojim linearnim razvijanjem snage gotovo jednako kao i njegova enduro inačica, a nakon što smo isprobali sve tri dostupne mape rada motora, zaključili smo da je odaziv na ručicu gasa u suhim uvjetima, kakvi su bili na našem testu, najbolji u standardnoj postavki. Husabergov supermoto ima još jednu prednost nad svojom izravnom konkurencijom, a to je njegova vrlo mala težina od svega 117 kilograma bez goriva, što ga čini upravo nevjerojatno agilnim u vožnji. Za natjecateljsku stazu je to svakako od izuzetne važnosti, ali vjerujemo da će kod ovoga modela to znati cijeliti i korisnici koji će ga koristiti u gradskim gužvama, gdje će se ovaj motocikl snalaziti kao riba u vodi. Položaj sjedenja je vrlo ugodan i omogućava i vrlo agresivna kočenja bez pretjeranog umaranja vozača čak i nakon duže oštre vožnje, no ipak ne bismo preporučili ovaj

motocikl onima koji se namjeravaju uputiti na duža putovanja. Ipak je to motocikl prvenstveno namijenjen sportskoj upotrebi i kao takav nije previše sklon kompromisima.

Veliku razliku u odnosu na Husabergovu enduro gamu naći ćemo, naravno, i u kočionom sustavu. Dok je na enduro modelima ugradnja ove važne komponente povjerena Brembu, za FS 570 su se Husabergovi inženjeri odlučili ugrađivati komponente tvrtke Magura, s pripadajućom radialnom pumpom i čeljusti. Prednji disk je promjera 320 mm, a maloprije spomenuta radialna čeljust posjeduje četiri klipa. Straga je smješten disk promjera 220 mm. Najbolji dokaz kvalitete kočionog sustava je činjenica da je isti takav koristio i naš test vozač Viktor Bolšec prošle godine na prvenstvu Austrije u supermotu, gdje je i pobijedio. Imajući to u vidu, možemo potvrditi da se s FS-om 570 može izuzetno učinkovito i kontrolirano kočiti, ali da bi doživljaj pravoga supermota bio potpun, bilo bi nam drago da su Husabergovi inženjeri našli za shodno ugraditi na ovaj model i kliznu spojku. Ovakom ovom motociklu moramo dati samo ocjenu pet, umjesto plus pet, koliko bi dobio da je ta naša želja bila uslišana.

Doduše, ocjena plus pet izostaje i zbog stražnjega kotača, čija je širina 4,5 inča, navodno zbog homologacijskih razloga, no mi bismo bili puno sretniji da je njezina širina 5 ili 5,5 inča. Kotači su žbica i proizvod su tvrtke Saxess, a omogućavaju montiranje guma bez zračnica. Kao serijska oprema na Husabergu FS 570 dolaze Michelinove gume Power One u dimenzijama 120/70-17 za prednju i 150/60-17 za stražnju. Prilikom ove pre-

zentacije pokazale su se kao izvrstan odabir za testni poligon u blizini gradića Iguilade. Sjajno su se lijepile za asfalt, vrlo su dozirano proklizavale točno onoliko koliko smo to željeli, a pohvalno je i to da se nisu previše trošile.

Novi vjetar sa sjevera

Od 1987., kada je nastala, tvornica Husaberg uvijek se ponosila činjenicom da stvara čistokrvne sportske motocikle namijenjene osvajanju svih, pa i najtežih šumskih terena ili supermoto i motokros staza. Iako je sada u vlasništvu austrijskog giganta KTM-a, u čijim se tvornicama i sklapaju motocikli ovoga proizvođača, Husaberg i dalje pri projektiranju svojih motocikala uspijeva zadržati jedinstven pristup prepun inovativnih i praktičnih rješenja koja će zasigurno odrediti smjer razvoja ovoga tipa motocikala u idućih nekoliko godina. No, sva ta inovativnost ipak dolazi sa svojom cijenom, koja u slučaju Husabergove game za 2010. godinu nije mala. Tako nas najviše boli činjenica da nijedan od ovdje predstavljenih modela ne stoji manje od 70 tisuća kuna. Najjeftinije ćete proći ukoliko se odlučite za supercross model FX 450 bez rasvjetnih tijela i mogućnosti registracije, za koji je potrebno izdvojiti 70.590 kn. Cijena se za ostale modele postupno penje za nekoliko tisuća kuna sve do supermoto varijante FS 570, za kojega ćete ostati bez čak 78.600 kn. Ne želimo reći da Husabergovi modeli ne vrijede toliko, jer uživali smo u vožnji svakoga od njih. No ipak bi nam bilo draže da su barem koju tisućicu kuna jeftiniji, to jest da su cjenovno barem u rangu sa svojim najizravnijim konkurentom i onedavno velikim šefom, KTM-om. ■



FS 570 bio bi još bolji da se na popisu njegove opreme našla i klizna spojka



	Husaberg FE 390	Husaberg FE 450	Husaberg FE 570	Husaberg FX 450	Husaberg FS 570
MOTOR					
Tip agregata	jednocilindrični četverotaktni	jednocilindrični četverotaktni	jednocilindrični četverotaktni	jednocilindrični četverotaktni	jednocilindrični četverotaktni
Promjer x hod (mm)	95 x 55,5	95 x 63,4	100 x 72	95 x 63,4	100 x 72
Zapremina (ccm)	393,3 ccm	449,3	565,5	449,3	565,5
Kompresija	11.1 : 1	11.8:1	12.2:1	11.8:1	12,2:1
Tip razvoda	1 bregasta osovina i 4 ventila	1 bregasta osovina i 4 ventila	1 bregasta osovina i 4 ventila	1 bregasta osovina i 4 ventila	1 bregasta osovina i 4 ventila
Hlađenje	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom
Paljenje	elektronsko	elektronsko	elektronsko	elektronsko	elektronsko
Napajanje	elektronsko ubrizgavanje Keihin	elektronsko ubrizgavanje Keihin	elektronsko ubrizgavanje Keihin	elektronsko ubrizgavanje Keihin	elektronsko ubrizgavanje Keihin
Spojka	višestruki diskovi u uljnoj kupci, hidraulična komanda	višestruki diskovi u uljnoj kupci, hidraulična komanda	višestruki diskovi u uljnoj kupci, hidraulična komanda	višestruki diskovi u uljnoj kupci, hidraulična komanda	višestruki diskovi u uljnoj kupci, hidraulična komanda
Maksimalna snaga	nije deklarirano	nije deklarirano	nije deklarirano	nije deklarirano	nije deklarirano
Broj brzina	6	6	6	6	6
CIKLISTIKA					
Okvir	čelični cjevasti s plastičnim stražnjim dijelom	čelični cjevasti s plastičnim stražnjim dijelom	čelični cjevasti s plastičnim stražnjim dijelom	čelični cjevasti s plastičnim stražnjim dijelom	čelični cjevasti s plastičnim stražnjim dijelom
Prednji ovjes	WP izokrenuta vilica ø 48 mm	WP izokrenuta vilica ø 48 mm	WP izokrenuta vilica ø 48 mm	WP izokrenuta vilica ø 48 mm	WP izokrenuta vilica ø 48 mm
Hod prednjeg ovjesa	300 mm	300 mm	300 mm	300 mm	280 mm
Stražnji ovjes	WP PSD monoamortizer	WP PSD monoamortizer	WP PSD monoamortizer	WP PSD monoamortizer	WP PSD monoamortizer
Hod stražnjeg ovjesa	335 mm	335 mm	335 mm	335 mm	310 mm
Prednji kočioni sustav	disk ø 260 mm i Brembo čeljust s dva klipa	disk ø 260 mm i Brembo čeljust s dva klipa	disk ø 260 mm i Brembo čeljust s dva klipa	disk ø 260 mm i Brembo čeljust s dva klipa	disk ø 320 mm i radialna čeljust s četiri klipa
Stražnji kočioni sustav	disk ø 220 mm i Brembo čeljust sa jednim klipom	disk ø 220 mm i Brembo čeljust s jednim klipom	disk ø 220 mm i Brembo čeljust s jednim klipom	disk ø 220 mm i Brembo čeljust s jednim klipom	disk ø 220 mm
Guma prednja	90/90-21	90/90-21	90/90-21	80/100-21	120/70-17
Guma stražnja	140/80-18	140/80-18	140/80-18	110/90-19	150/60-17
DIMENZIJE					
Meduosovinski razmak	1.475 +/- 10 mm	1.475 +/- 10 mm	1.475 +/- 10 mm	1.475 +/- 10 mm	1.475 +/- 10 mm
Visina sjedala od tla	985 mm	985 mm	985 mm	985 mm	895 mm
Spremnik goriva	8,5 l	8,5 l	8,5 l	8,5 l	8,5 l
Težina bez goriva	114 kg	114 kg	114,5 kg	112,8 kg	117 kg
CIJENA	71.980 kn	73.400 kn	75.900 kn	70.590 kn	78.600 kn
Prednosti	ovjes, kočnice, oprema	ovjes, kočnice, oprema,	agregat, ovjes, kočnice	agilnost, mjenjač, elektropokretač	ovjes, kočnice, agregat, mala težina
Nedostaci	buka usisa zraka, široki okvir, cijena	buka agregata, široki okvir, snaga u niskim okretajima u odnosu na FE 570, cijena	buka, široki okvir, cijena	buka, široki okvir, cijena	buka agregata, nedostatak klizne spojke, cijena