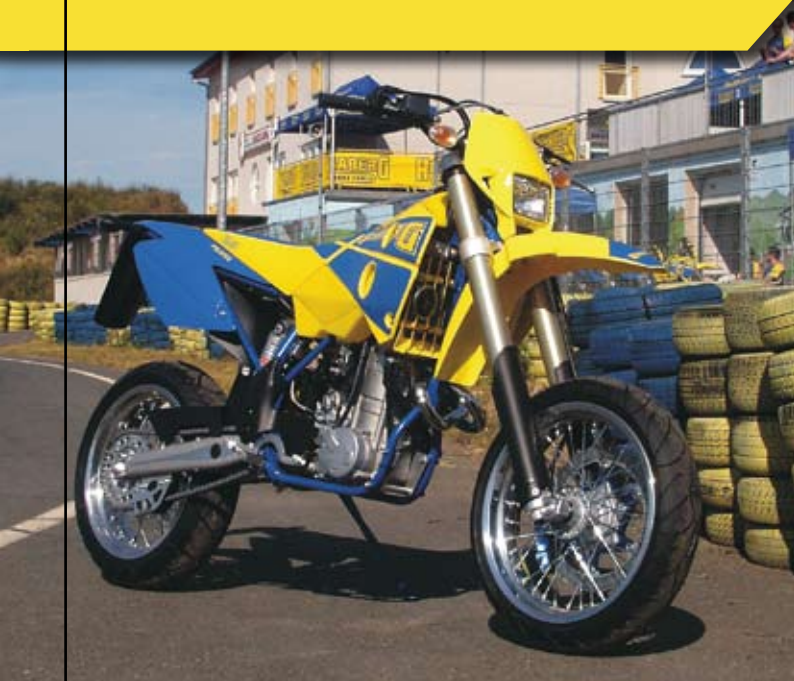




Modrožlutá smršť

Husaberg si dlouho držel pozici sice malé, ale zato úspěšné značky vyrábějící stroje pouze pro ostré hochy. Jenže všechno má svůj konec, a tak se jednou stalo, že „husák“ potichu přešel do majetku KTM.

Hlavní stan Husabergů se přestěhoval do Mattighofenu, kde bude mít značka jedinečnou možnost využít zkušeností a vybavení továrny KTM. Zaměření mašin se ale naštěstí nezmění, stejně jako fakt, že

technický vývoj bude mít na starosti zakladatel značky, Thomas Gustavsson. Ten bude dál přebývat ve Skandinávii a za hučení krutého severního větru vymýšlet, jak udělat jednoválec ještě brutálnější. Pár králíků z Gustavsson-

va klobouku bylo vytaženo i letos a jde spíš o změny zaměřené spíš na detaily. Pro rok 2004 je totiž hlavním cílem dosažení co nejvyšší kvality a spolehlivosti motocyklů, což je také důvod, proč byla vyměněna celá řada dodavatelů.

Střídání karburátorů

Konkrétní vylepšení na všech maši-

nách se týkají hlavně motoru, kde byla optimalizována hlava válce a díky modernizaci vahadel ventilů i s ložisky bylo dosaženo prodloužení servisních intervalů. Startování by mělo být jednodušší díky změnám na automatickém dekompresoru a karburátory Dell'Orto nahradila značka Keihin. Dell'Orto byly totiž



co kus, to originál, ale Keihiny jsou všechny naprosto stejné, což je pro sériovou výrobu docela výhoda. Dalšími vylepšeními na jednoválci jsou lehčí spojka, která se dá navíc rychleji vyměnit, zapalování Kokusan a snímač polohy škrtící klapky. Kryt zapalování a spojky jsou z magnesia a celkem se podařilo snížit hmotnost agregátu skoro o jeden kilogram, také díky odlehčené klikové skříní. V letošním roce bude jiná startovací páka, změny v převodovce zpřesní řazení a celá elektroinstalace je pospojovaná z několika modulů, což usnadní opravy a úpravy. Modely 550 a 650 dostanou silnější startér, do kterého půjde energie ze silnějšího akumulátoru o stejných rozměrech jako letos.

Krosky bez čudlíku

U rámu byla zesílena část kolem úchyty kyvné vidlice, supermota dostanou již v sérii šestipístek Beringer a lakování plastů bude připomínat švédskou vlajku. V modelové řadě přibude čtyřístapadesátka, která nahradí čtyřstovku a dále 550ka, která je nástupcem legendární pětisetjedničky, která se letos vyrobí pouze v omezené sérii. Vybrat si tak můžeš mezi endrury FE450e, FE501e a FE650e, kroskami FC 450 a FC 550 (obě mají čtyřstupňovou převodovku a nemají stratér) nebo supermotardy FS450e a FS650e. Všechny motardy a endura jsou navíc homologovány pro silniční provoz, přičemž celé homologační kouzlo sestává z jiné jehly v karburátoru, přepážky v sání a vložky ve výfuku. Otevření motorky zabere zhruba 20 minut, po kterých před tebou stojí stroj, se kterým můžeš bez rozsáhlých úprav vyrazit rovnou na závody. I když si pak můžeš dát na motorku značku zase zpátky, na dovolenou přeci jen Husaberg ideální není, protože například servisní interval pro výměnu oleje a filtru je pouhých deset hodin.

Za „husákem“ do ciziny

Jak jezdí Husabergy pro letošní rok, jsem jel zjistit až do „východního“ Německa, konkrétně do městečka Oschersleben. To splňuje všechna kritéria pro to, aby se o něm dalo říct, že jde o „konec světa“. V mých očích je jediným zdejším pozitivem blížká trať Harz-Ring, která se skládá ze supermotardího asfaltového okruhu a členitého tankodromu, kde se vyřadí každý endurista. Moje první kroky vedou k terénnímu FE450e a vydávám se orat připravenou trať. Úzká čtyřpade působí při jízdě neuvěřitelně lehké,

výborně zatáčí a na její ovládání není potřeba vydávat moc síly. Jednoválec se sbírá poměrně nízkou, ale aby s mašinou začal pořádně mávat, je potřeba ho držet v horních otáčkách. Opravdu ostrá je zadní brzda a kolo jde do smyku skoro hned, jak se jí dotkneš. Jak napovídá písmeno „e“ v označení modelu, má mašina elektrický startér, který jsem ocenil zejména v jednom prudkém stoupání, kde jsem zazmatkoval a motor utíchl. Když už nemůžu udržet řídítka v rukou a leje ze mě jako z konve, vracím se do boxů, kde si po doplnění tekutin beru šestsetpadesátku. Opět se ukazuje nízká hmotnost, výborná ovladatelnost v terénu a jeden z nejtahavějších čtyřdobých motorů, jaké se kdy do endur montovaly.

Záda i na trojku

Ke konci dopoledne mám bahno a prach snad i ve slipech a vzhledem k faktu, že čistota je půl zdraví, zanechávám terén terénem a jdu si zablnout na asfaltovou trať. Začínám opět na čtyřpade a díky krátkým rychlostem můžu pořád držet jednoválec tam, kde motor dává největší výkon. I když má mašina podle mechaniků vyvažovací hřídel, necítím po dvaceti minutách ruce a jedu motorku vrátit. Celý den je na Harz-Ringu fakt vedro, stínu málo a tak si radši beru hned dalšího Husaberga, aby na mě aspoň foukal vítr. FS 650e vjíždí z boxů na cílovku a i když za plyn ani moc neberu, mám na brzdách nějak podezřele moc práce. Pocitově mi přijde hmotnost stejná jako u FS 450e, ale co se nedá srovnávat, je síla jednoválce. Na druhou stranu se dá síla poměrně dobře dávkovat a ideální je jezdit od středních otáček výš. Husaberg se s prstem v nose zvedne na zadní i na trojku a hroznou sílu má kromě agregátu i šestipístek Beringer, který nastupuje pekelně rychle, ale naštěstí odhadnutelně. Všechny Husabergy pro rok 2004 mají povedené sedlo, na němž se dá výborně pohybovat, což je u sportovních motorek hlavní kritérium. Taký je ale hodně tvrdé, takže jsem večer ve sprše sundával ze zadku žmolky spodků.



Technická data	Husaberg FE 450e
motor	čtyřdobý kapalinou chlazený jednoválec, OHC/4
objem	449 cm ³
vrtnání x zdvih	100 x 57,2 mm
výkon	neudává se
točivý moment	neudává se
kompresní poměr	12,7:1
plnění motoru	karburátor Keihin MX FCR 39
startér	nožní i elektrický
převodovka	šestistupňová
brzdy vpředu/vzadu	1 kotouč Ø 260mm, dvoupístkový třmen /1 kotouč Ø 220mm, jednopístkový třmen
rozvor	1490 mm
výška sedla	930 mm
suchá hmotnost	109 kg
objem nádrže	9 l
cena	239 000,-Kč

Technická data	Husaberg FS 650e
motor	čtyřdobý kapalinou chlazený jednoválec, OHC/4
objem	644 cm ³
vrtnání x zdvih	100 x 82 mm
výkon	neudává se
točivý moment	neudává se
kompresní poměr	11,7:1
plnění motoru	karburátor Keihin MX FCR 41
startér	nožní i elektrický
převodovka	šestistupňová
brzdy vpředu/vzadu	1 kotouč Ø 310mm, šestipístkový třmen /1 kotouč Ø 220mm, jednopístkový třmen
rozvor	1490 mm
výška sedla	870 mm
suchá hmotnost	112 kg
objem nádrže	9 l
cena	266 000,-Kč

