

Husaberg FS 550 E



Iako se odlikuje novom bojom i redizajniranim spremnikom goriva, u odnosu na modele iz 2005. FS 550 E i dalje zadržava autentični stil Husabergovog supermota

CIJENA
74.000 KN



Crni jurišnik

Isprobali smo srednji model iz Husabergove hard supermoto ponude, koji već u serijskoj izvedbi nudi mnoštvo vrhunskih komponenti kakvima se odlikuje i većina profesionalnih natjecateljskih modela. Iako je u odnosu na prethodnu generaciju izmijenjen samo u nekolicini detalja, FS 550 E nudi puno bolji omjer snage, voznih osobina i iskoristivosti u vožnji, a značajan napredak je ostvaren i u pogledu završne obrade. Zahvaljujući rasvjetnim tijelima njegov natjecateljski duh dostupan je i u svakodnevnoj primjeni

PIŠE: BORIS METIKOŠ; FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

Iako je motociklistička ponuda iz godine u godinu sve veća, referentnu vrijednost motociklističke industrije još uvijek predstavljaju proizvodi čiji se razvoj temelji na iskustvima stečenim na natjecateljskoj stazi. Naravno, riječ je o sportskim motociklima koji u današnje vrijeme već u serijskoj izvedbi nude karakteristike kojima su se do prije samo sezonu-dvije odlikovali profesionalni natjecateljski bolidi. No, kako bi se navedene racing replike što više približile svojim uzorima bilo je neminovno žrtvovati neke od karakteristika koje su inače od velikog značaja kod motocikala za svakodnevnu primjenu. Ovdje prvenstveno mislimo na detalje kao što je udobnost, dok je maksimalna pažnja posvećena ukupnim performansama i što ekstremnijim ciklističkim osobinama. Sukladno tome, o modernim sportašima više ne možemo govoriti kao o motociklima koji nude kompromise, nego isključivo kao o specijaliziranim proizvodima namijenjenima prvenstveno sportskoj primjeni i iskusnim vozačima, koji će barem djelomično uspjeti ukrotiti njihovu divlju narav, a uz to ih je moguće koristiti i kao klasično prijevozno sredstvo na kraćim relacijama.

I dok gotovo svaka imalo značajnija tvrtka ima barem jednog cestovnog „jurišnika“ naglašeno sportskih gena, koji ujedno predstavlja i vrh ponude tog proizvođača, u okvirima sve popularnije klase supermoto stvari stoje potpuno drugačije, iako je opće poznata stvar da je upravo ova klasa nastala kao direktna posljedica natjecateljske popularnosti.

Kako bismo potkrijepili ovu činjenicu dovoljno je pogledati današnju supermoto ponudu, koja se uglavnom temelji na „soft“ produkciji, dok je proizvodnja „hard“ supermoto motocikala prepuštena tek nekolicini (većinom europskih) proizvođača ili pojedinim usko specijaliziranim kućama koje za pojedina tržišta nude homologirane supermoto prerade natjecateljskih off-road modela.

Uvijek poseban

Upravo jedan od takvih rijetkih proizvođača koji od svojih početaka njeguje tradiciju proizvod-

Čvršći i kompaktniji prednji kraj zasluga je novih CNC obrađenih mostova masivnijih dimenzija. Zakretanjem centralne osovine u „trokutima“ mijenja se i kut prednje vilice, (koji može biti otvoren i zatvoren), a samim time i kompletna geometrija motocikla



Sabirna posuda za višak tekućina smještena u stražnjoj vilici

nje natjecateljskih motocikala homologiranih za cestovnu upotrebu i ostaje dosljedan sportskim korjenima je i nekada švedski, a danas austrijski Husaberg, koji od 2004. godine djeluje pod KTM-ovim patronatom.

Iako se već duže vrijeme nalazi na tržištu, Husabergova supermoto gama se tijekom godina nije previše mijenjala, zadržavajući tako svoj oseban i prepoznatljiv stil koji, između ostalog, predstavlja i glavni simbol ove švedsko-austrijske tvrtke. No, osim što se vizualno i konceptijski čvrsto oslanja na dosadašnja ostvarenja, nova generacija Husaberga se odlikuje i velikim brojem inovativnih rješenja koja također zaslužuju da im se posveti posebna pozornost. Sukladno navedenom, prvo ćemo se pozabaviti onim upečatljivijim detaljima - bolje rečeno: vanjskim izgledom - nakon čega ćemo opisati i sve značajnije tehničke karakteristike i najznačajnije inovacije.

Ono što odmah primjećujemo na testnom modelu je potpuno nova boja motocikla, koja je najvjerojatnije posljedica traženja vlastitog identiteta u sve masovnijoj primjeni donedavno karakteristične Husabergove plave i žute kombinacije kod drugih proizvođača, kao i aktivno praćenje modnih trendova koji trenutačno vladaju na motociklističkoj sceni. Bez obzira na razlog, sigurno je da predstavljeni supermoto u svom novom, crnom odjelu djeluje još atraktivnije, ali i nekako puno elegantnije i zrelije od svojih prethodnika, što mu daje dodatnu dozu unikatnosti i markantnosti.

Racing od glave do pete

Što se tiče ostalih komponenti, Husabergov supermoto se kao istinski sportaš koji u potpunosti prati tvornički slogan '4 stroke force' i dalje ističe pravom racing izvedbom u kojoj je gotovo sve podređeno natjecateljskoj vožnji. S druge strane,

elementi koji su namijenjeni svakodnevnoj upotrebi na ovim se motociklima i dalje tretiraju kao nužno „zlo“ i o njima se i dalje ne vodi previše brige, osim nastojanja da budu praktični i funkcionalni.

Uz osnovno supermoto usmjerenje nekih značajnijih izmjena nije bilo niti u pogledu dizajna, a najznačajnija novina uvedena je još 2006. i odnosi se na spremnik goriva kojem je ukupna zapremina s 9 l povećana na 10,5 l. Iste godine prerađeni su i karakteristični okrugli otvori na bočnim oplatama spremnika goriva, koji su dodatno povećani kako bi se osigurala još kvalitetnija cirkulaciju zraka oko motora, dok je cjelokupni dizajn i dalje ostao nepromijenjen, odnosno svojstven kros i enduro motociklima. Da bi se pojednostavila izrada, ali i osiguralo adekvatno hlađenje motora, hladnjak tekućine je izrađen iz jednog komada, što mu osigurava puno veći frontalni presjek, a samim time i površinu za hlađenje. Ipak, spomenuti hladnjak je postavljen s



◀ Iako je malih dimenzija, upravljačka ploča izvedena u vidu digitalnog multifunkcionalnog displeja obiluje dostupnim informacijama

▶ Na prednjem kraju se nalazi Beringerov „valoviti“ disk promjera 320 mm, na koji djeluju plavo eloksirana FTE radijalna kliješta s četiri klipića i četiri kočione obloge te Magura radijalna pumpa



Skraćeni prijenos kakav je bio postavljen na testnom motociklu više pogoduje vožnji na natjecateljskoj stazi nego na cesti. Ulazak u zavoj je munjevit, a nagibe drži čvrsto i bez ikakvih nesigurnosti



Filter zraka se nalazi unutar plastika spremnika goriva, što je rješenje koje je naslijeđeno s enduro modela

unutarnje strane okvira, što mu automatski zaklanja određeni dio njegove „radne“ površine.

Za razliku od „bratskog“ KTM-a, koji na svoje modele ugrađuje modernije i estetski ljepše vjetrobranske maskice sa zanimljivo dizajniranim prednjim svjetlima, Husaberg na svojim proizvodima i dalje zadržava klasična rješenja tradicionalne četvrtaste forme. Ništa atraktivnije ne djeluje niti nezgrapno stop svjetlo na stražnjem kraju, koje zbog svojih dimenzija i oblika zaista djeluje kao „šaka u oko“ cijelog motocikla. Ipak, ovaj je problem vrlo lako riješiti zamjenskim stop svjetlom malih dimenzija koje dolazi u serijskoj ponudi, ali na žalost ne zadovoljava zakonske norme. Kao što je i uobičajeno, stražnji blatobran i bočne oplate izvedeni su iz jednog komada, što dodatno učvršćuje stražnji kraj, dok je klasična kutija filtra zraka i dalje izostavljena, a filter je smješten unutar plastika spremnika goriva s gornje strane okvira, što je rješenje preuzeto s enduro modela.

S off-road modela je preuzeta i digitalna instrument ploča minijaturnih dimenzija, koja bez obzira na svoju veličinu prikazuje zavidan broj najrazličitijih podataka kao što su trenutačna brzina u km/h i mph, maksimalna brzina koju je motocikl postigao, dnevna i ukupna kilometraža, vrijeme rada motora u satima, vrijeme etape, odnosno kruga, te još mnogo drugih informacija. Naravno, tu su i sve najvažnije kontrolne žaruljice.

Od ostalih detalja neizostavnih za svakodnevnu upotrebu spomenut ćemo i električne prekidače na upravljaču, koji nisu baš praktični, a ne mogu se pohvaliti niti nekom ergonomijom, ali su zato funkcionalni, kao uostalom, i veliki bočni oslonac koji se automatski vraća u početnu poziciju, što ponekad zna dovesti u neugodnu situaciju.

Srce svakog Husabergovog motocikla je jednocilindrični četverotaktni, četverventilski agregat

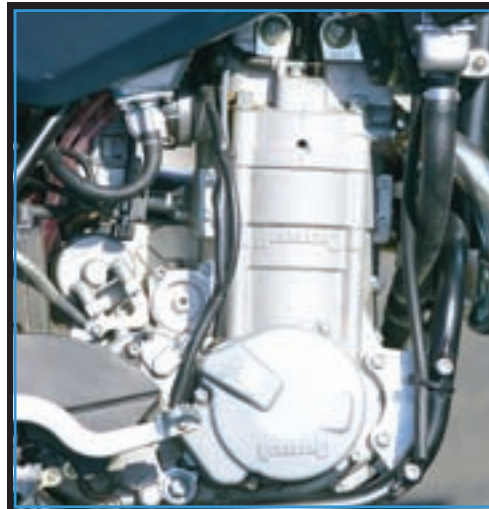
posebne i originalne izvedbe, što se prvenstveno odnosi na njegovu koncepciju. Naime, blokovi i cilindar su izvedeni iz jednog dijela, s tim da se motor rastavlja 'po pola', a na mjestu cilindra se unutar blokova nalazi košuljica, tzv. piksa, koja se mijenja. Tu je i osovina sa kontrabalansnim pločama, smještena na osovini od vodene pumpe, koja se okreće u suprotnom smjeru u odnosu na radilicu, a zadatak joj je poništavati vibracije, što je jedinstveno rješenje koje zamjenjuje klasične balansne protutege. Osim toga, poništava i žiroskopske sile koje stvara brzina vrtnje radilice, a koje se dalje prenose na motocikl.

Manje je više

Obzirom da se cijela gama „Bergova“ zasniva na istoj koncepciji, onoj koju smo već u nekoliko navrata detaljno opisivali, u daljnjem tekstu ćemo se pozabaviti samo specifičnim detaljima

koji ovaj testirani model razlikuju od dosadašnjih ostvarenja.

Uz već ustaljene modele od 450 i 650 ccm, koji su do nedavno činili okosnicu Husabergove supermoto ponude, od 2007. je na tržištu dostupan i model koji bi zahvaljujući svojoj zapremeni trebao predstavljati „zlatnu“ sredinu aktualne ponude. Naime, riječ je o modelu zapremine 550 ccm koji se do svoje supermoto premijere mogao nabaviti samo u enduro izvedbi, a koji bi po riječima Husabergovih tehničara trebao pružiti najbolji omjer između ukupnih performansi i voznih osobina. U stvari, model FS 550 E, kako glasi puni naziv ovog motocikla, trebao bi se odlikovati agilnošću i upravljivošću modela 450 ccm te ukupnom snagom koja je nešto manja od one modela 650 ccm. No, koliko je to istina i kako sve to funkcionira u praktičnoj primjeni detaljno ćemo opisati u dijelu testa koji je namijenjen dojmovima u vožnji.

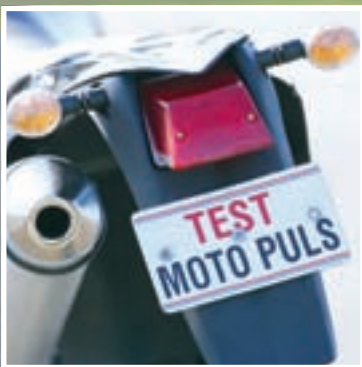


Agregat je dosta jak, snaga se razvija linearno i ima je dovoljno u svim područjima rada, a najviše nas se dojmila mirnoća agregata i odsutnost vibracija, kao i krivulja snage koja kao da nema kraja





Rasvjetna tijela tradicionalne četvrtaste forme vizualno zaostaju za modernim estetskim rješenjima konkurencije



Duži stražnji amortizer i redizajnirani stražnji dio okvira omogućili su promjenu geometrije i reaktivnije vozne osobine

Kao i kod enduro modela, kojeg pokreće identični tekućinom hlađeni motor, i supermoto verzija se odlikuje ukupnom zapreminom od 549,8 ccm, vrijednostima promjera i hoda od 100 mm x 70 mm te omjerom kompresije od 11,8:1. U skladu s tradicijom kuće pokretanje motocikla je povjereno elektrostarteru, a tu je i klasična nožna poluga za slučaj nužde. Inače, modeli za 2007. su opremljeni još snažnijim akumulatorom te jačim sustavom elektropokretača.

Za napajanje gorivom zadužen je rasplinjač Keihin MX FCR promjera 41 mm s TPS senzorom koji se ugrađuje i u snažniji model od 650 ccm, a obzirom da je riječ o natjecateljskom motociklu, opremljen je i polugama za hladni i topli čok.

Ispušni sustav je tipa 2 u 1 i smješten je s lijeve strane, a osim titanskog vanjskog plašta ispušnog topa sve ostalo je izrađeno od inoksa.

U skladu s Husabergovom tradicijom i čelični okvir novog supermota je radi veće krutosti izveden iz jednog dijela, što je rješenje koje dodatno povećava kompaktnost cijelog sklopa, no zato prilikom pada i oštećenja stražnjeg kraja otežava popravak.

Sitnice su bitne

S druge strane, u odnosu na prethodnu generaciju supermoto modeli iz 2007. se odlikuju redizajniranom geometrijom stražnjeg kraja, a samim time i kompletnog motocikla. Naime, straga se od sada ugrađuje novi jednostruki amortizer veće dužine, koji je zahvaljujući svojim dimenzijama postavio nove parametre vrijednosti kuta i predtraga motocikla, međuosovinskog razmaka i ukupne ergonomije motocikla.

Kao i srodni KTM-ovi natjecateljski modeli, FS 550 E se oslanja na profesionalne White Power

komponente ovjesa, odnosno, na prednju potpuno podesivu upside-down vilicu promjera 48 mm, hoda 275 mm, koja je podešena po supermoto parametrima te na isti takav 5018 DDC PDS stražnji monoamortizer hoda 288 mm, koji povezuje okvir i olakšanu stražnju vilicu. Spomenuti prednji ovjes počevši od ove generacije ima i jednostavnije rješenje za regulaciju predopterećenja opruge. Valja spomenuti i masivne CNC glodane trokute, koji još dodatno učvršćuju prednji kraj motocikla i daju mu dodatnu krutost, a zahvaljujući elipsoidnoj osovini nude i mogućnost promjene kuta prednje vilice. Naime, centralna osovina se zakretanjem u svom ležištu može postaviti u dva položaja, zatvoreni i otvoreni, koji automatski mijenjaju i kompletnu geometriju motocikla, dajući mu tako veću stabilnost na pravcima ili bržu reaktivnost promjene smjera, što se podešava ovisi o konfiguraciji staze.

Markantnu siluetu motocikla upечатljivo nadopunjuju i žičani kotači promjera 17 inča, koji se ističu obručima eloksiranim u crnu boju i nisko-profilnim cestovnim gumama dimenzija 120/70-17 sprijeda te 150/60-17 straga.

No, ono što nas se još više dojmilo su svakako plavo eloksirana FTE kočiona klijesta s radijalnim prihvatom kakva se ugrađuju i na KTM-ov natjecateljski supermoto iz 2007., SMR 450, i njemu pripadajući Beringerov „Wawe“ disk promjera 310 mm. Radijalnog tipa je i komanda prednje kočnice na upravljaču, koja je osim zaustavne snage zadužena i za što osjećajnije doziranje prednje kočnice. I stražnji sustav je opremljen atraktivnim „valovitim“ diskom promjera 220 mm, na koji djeluju plivajuća kočiona klijesta s jednim klipčićem.

Obzirom da je riječ o istinskom „raceru“ koji je samo zbog zakonskih normi o upotrebi na prometnicama opremljen rasvjetnim tijelima, bio bi pravi grijeh testirati ovaj motocikl u bilo kakvim drugim uvjetima osim onih na natjecateljskoj stazi. Tako



Profesionalne komponente WP ovjesa već su serijski podešene po supermoto parametrima. S gornje strane prednje upside-down vilice nalazi se kotačić za regulaciju predopterećenja opruge



smo i ovog tzv. „regularnog profesionalca“ ubacili u kombi i zaputili se put natjecateljskog poligona u Novom Marofu, na kojem se inače voze i utrke za PH Supermoto.

Kako se radi o jednom od začetnika moderne četverotaktne tehnologije koja se koristi u enduru i supermotu, ne treba previše čuditi da Husaberg ima mogućnost paljenja i kick starterom i elektrostarterom. Naravno, mi smo stalno koristili elektropokretač, a paljenje je uvijek bilo brzo, lagano i bez ikakvih problema.

Bez kompromisa

Položaj za upravljačem je ugodan i istovremeno dosta agresivan, ali ne i pretjerano udoban, za što je najviše krivo usko i tvrdo podstavljeno sjedalo. Što se tiče same udobnosti, tu se nema baš previše što reći. Naime, kao što smo već toliko puta u tekstu naglasili, ovdje je ipak riječ o racing motociklu, pa ga kao i takvog treba promatrati. Istina, zbog redizajnirane geometrije koju je uvjetovao duži stražnji amortizer položaj vozača je malo više pomaknut prema naprijed, što upućuje na još reaktivniju upravljivost, dok su noge postavljene dosta visoko i nešto bliže ravnini sjedenja. Sve u svemu, položaj za upravljačem je pravi napadački ili bolje rečeno upravo onakav kao što to i zahtijevaju današnji supermoto vozači.

Upravljač koji se serijski isporučuje na Husabergu je ergonomski izvršno izrađen i odličnih je dimenzija, a na našem testnom modelu bio je još dodatno podignut na „konjićima“, što je odgovaralo većini naših test vozača. Na naše zadovoljstvo motocikl je bio podvrgnut i nekim dodatnim preinakama kako bi bio što konkurentniji u domaćem SM prvenstvu. Ovdje prvenstveno mislimo na „Sutter“ antihooping spojku koja ublažava povratni moment i olakšava „slajdanje“ kroz zavoj, natjecateljske slick gume koje osiguravaju bolju i konstantniju hvat-

ljivost na natjecateljskoj stazi te sabirnu posudu za tekućine koju uvjetuje pravilnik PH supermoto.

Usporedimo li FS 550 E s njegovom snažnijom inačicom iz 2004., koju smo testirali, odmah ćemo primijetiti da se motocikl odlikuje gotovo u potpunosti prigušenim vibracijama, što je posljedica modernije izvedbe kontrabalansne osovine. Isto tako, motocikl je još agilniji i reaktivniji prilikom promjene pravca kretanja, a za to najveću zaslugu snose izmijenjene kote ciklistike, mala težina od svega 112 kg, što je masa kojom se ne mogu pohvaliti niti neki profesionalno pripremljeni motocikli, kao i manja zapremina motora, zbog koje su puno manje izraženi žiroskopski efekti klipa, klipnjače i radilice.

Prilikom ulaska u zavoj motocikl iznenađuje brzinom i lakoćom kojom se spušta u nagib, a pri izlascima iz zavoja putanje su precizne, bez širenja i održavaju se s velikom lakoćom bez obzira na značajan potisak prilikom žestokih ubrzanja. Određenih poteškoća prilikom forsirane vožnje imali smo u samom zavoju, kada je motocikl ostavljao dojam kao da će prednji kraj svakog trenutka nestati ispod nas. U prvom času smo mislili da je problem u pretjerano zatvorenom kutu prednje vilice, no, nakon nekog vremena se otkrilo da je riječ samo o nedovoljno napumpanoj prednjoj gumi, koja je zbog svog stanja ostavljala dojam nestabilnosti. Nakon što smo 'dopumpali' gumu na potrebnu vrijednost - 1,7 bara za natjecateljsku stazu - prolasci kroz zavoj su bili potpuno sigurni i stabilni, jednostavno rečeno: kao po „tračnicama“.

Isto tako, bez obzira na međuosovinski razmak, koji je u odnosu na starije modele skraćen za punih 8 mm i iznosi 1.481 mm, FS 550 E ulijeva veliko povjerenje na brzim pravcima, na kojima je izrazito stabilan, dok je na brzim promjenama smjera u vezanim zavojima vrlo lagan i brz.

No, ono što nas je još više oduševilo u uvjetima forsirane vožnje je osjećaj čvrstoće i kompaktno-

Profesionalni elementi kočionog sustava osiguravaju zavidna zaustavna svojstva, jedino što poluga kočnice zahtjeva nešto jači stisak ruke



PRAZNA STRANICA

sti cijelog motocikla, za koji najveću zaslugu snose kvalitetni elementi WP ovjesa, CNC trokuti s još masivnijim donjim mostom, kao i sama koncepcija okvira izvedena iz jednog komada.

Sama vilica i stražnji amortizer rade odlično kada je riječ o kliznosti na neravninama, no kompletan ovjes je već serijski podešen dosta tvrdo kako bi odgovarao agresivnoj, natjecateljskoj vožnji. Sukladno tome, motocikl je dosta tvrd za običnu cestu i svakodnevnu primjenu, ali na „pisti“ je taman kako treba i osigurava sigurno vođenje motocikla. U stvari, primarni osjećaj krutosti na natjecateljskoj stazi nestaje već nakon samo nekoliko metara, nakon čega ovjes pruža točno onakvu potporu kakva je potrebna. Isto tako, uz sve mogućnosti podešenja koje ovaj ovjes posjeduje vrlo je lako naći idealne postavke za svakog vozača, njegove potrebe i njegov način vožnje.

U vožnji natjecateljskom stazom od velike pomoći nam je bila i dodatno ugrađena antihopping spojka. Naime, osim što vas rješava nepotrebne upotrebe poluge spojke u vožnji, antihopping spojka umiruje stražnji kraj motocikla prilikom promjene stupnjeva na niže i povratnog momenta stražnjeg kotača koji nastaje uslijed reducirane brzine vrtnje stražnjeg kotača. Zahvaljujući ovom „aftermarket“ proizvodu koji propušta „suvišnu“ silu povratnog momenta savladavanje zavoja klasičnim načinom kao i tehnikom proklizavanja je puno jednostavnije, fluidnije i sigurnije.

Zlatna sredina

Što se tiče samog agregata, on je dovoljno jak, odnosno, vidljivo jači od modela zapremine 450 ccm i tek neznatno slabiji od modela 650 ccm. Na žalost, tvornica ne deklarira vrijednosti maksimalnih performansi, no po nekim našim saznanjima i individualnim mjerenjima pojedinih vlasnika na Dyno stolu FS 550 E raspolaže impozantnom konjicom za jednog jednocilindraša: 59 KS na stražnjem kotaču. Ipak, ono što zaslužuje veću pažnju od same vrijednosti maksimalne snage je krivulja snage i način na koji se ta snaga oslobađa.

Naime, snaga se razvija vrlo linearno i mekano, za razliku od snažnijeg modela, koji je vidljivo brutalniji po tom pitanju, pa ga je u primjeni puno teže voziti i dozirati na komandi gasa. S druge strane, kapacitetniji model karakteriziraju i izraženije žiroskopske sile, zbog čega je i puno inertniji u promjeni pravca, a zahtjeva i više snage za izvođenja tih manevara.

Pritom nas je najviše iznenadio režim visokih okretaja, gdje snaga ne prestaje, već se nastavlja dosta dugo. Dojmu da motoru gotovo nikada ne nedostaje potencijala pridonosi i šest brzinska mjenjačka kutija koja dodatno produžava fazu ubrzanja i razvijanja snage. Kako i ne bi, kada su gotovo svi konkurentni motocikli opremljeni mjenjačima sa samo 4 ili 5 brzina. Ipak, ostvareni rezultati bi bili još puno bolji kada bi se testirani motocikl opremio nekim od otvorenih ispušnih sustava, jer serijski auspuh vidljivo ograničava pune potencijale ovog vozila kao i pravi dojam brutalnosti zbog zakonskih normi o buci.

No, bez obzira na ovo, ne treba podcijeniti ni snagu serijski „obuzdanog“ motocikla, a najvjerojatnije će samo profesionalni vozači primijetiti da se radi o djelomično „zaštopanom“ modelu, dok će svi ostali morati jako pripaziti prilikom vožnje gradom, jer vas on u sekundi može dignuti na stražnji kotač ili početi klizati prilikom ubrzanja.

Sve u svemu, agregat odlično reagira na svaki dodir s gasom. Snaga se razvija linearno i ima je



Kvalitetna ciklistika i natjecateljske komponente ovjesa pružaju ovom modelu veliku stabilnost na većim brzinama

dovoljno u svim područjima okretaja. Najviše nas se dojmila mirnoća agregata, odnosno odsutnost vibracija koje su se pojavljivale na prijašnjim modelima, kao i odsutnost buke koja je dolazila ispod sjedala motora.

Spomenimo i višelamelarnu spojku u ulju s Magura hidrauličnom komandom, koja radi odlično i bez primjedbi. Mijenjanje brzina je lako i precizno, a spojka niti nakon učestale upotrebe ne pokazuje znakove umora. Nailazili smo jedino na otpor papučice mjenjača kada smo htjeli promijeniti brzinu kod većeg broja okretaja, a da pritom ne popustimo gas.

Osjećajno zaustavljanje

Osim upečatljivog estetskog dojma vrlo učinkovitim se pokazao i prednji kočioni sustav, koji se u primjeni odlikuje zavidnom snagom i velikom modulabilnošću. Naime, moderne, gotovo profesionalne kočione komponente uvijek se doziraju gotovo milimetarskom preciznošću i ne pokazuju nikakve znakove slabosti od pregrijavanja, iako za adekvatnu silu kočenja zahtijevaju nešto snažniji pritisak poluge. Sve sadašnje i potencijalne buduće vlasnike Husabergovih hard supermoto proizvoda ovdje moramo upozoriti da vode računa o istrošenosti prednjih kočionih obloga, jer tvornica već serijski ugrađuje vrlo mekanu smjesu koja pridonosi ekstremno snažnim kočionim karakteristikama, ali se i vrlo brzo troši. Prema tome, nemojte biti lijeni i češće kontrolirajte kočione obloge, kako biste uvijek mogli računati na maksimalne performanse svojih kočnica i reaktivno zaustavljanje.

I na kraju, iz svakog detalja na motociklu i iz same vožnje vidljivo je da je Husaberg s modelom FS 550 E pogodio samu bit hard supermoto proizvoda, odnosno, da je ovo jedan od rijetkih modela koji podjednako oduševljava kako pokretljivošću, tako i ukupnim performansama. Dodamo li tome još i činjenicu da je završna obrada sada na puno višoj razini, da je motocikl opremljen mnogim

profesionalnim komponentama, te činjenicu da je riječ o pravom natjecateljskom „alatu“ koji ne zahtjeva gotovo nikakve ili tek minimalne preinake za aktivno sudjelovanje u supermoto utrckama, a uz to ga možete i regularno koristiti u svakodnevnoj upotrebi, tada ni cijena od 74.000 kn više ne izgleda pretjerano. Pogotovo jer je toliko potrebno izdvojiti i za gotovo identično opremljene, ali nehomologirane natjecateljske modele, a čak i sam vlasnik Husaberga, KTM, u svojoj cestovnoj ponudi nema tako ekstremno sportski orijentiran, „redy to race“, hard supermoto motocikl. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 100 x 70 mm
Obujam: 549,8 ccm
Odnos kompresije: 11,8:1
Razvod: jedna bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač promjera 41 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm, potpuno podesiva, hod 275 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 288 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 150/60-17
Kočnice: naprijed disk promjera 310 mm i radijalne kočione čeljusti sa 4 klipića, straga disk od 220 mm i kočiona čeljust s jednim klipićem
Dimenzije (u mm) i suha težina: visina sjedala 870, osovinski razmak 1.481, težina 112 kg
Deklarirano: snaga - cca. 61 KS
Spremnik goriva: 10,5 l

+	snažan i linearan agregat, odsutnost vibracija, položaj vozača, profesionalni elementi ovjesa, kočnice, težina, agilnost
-	dizajn svjetala, komande na upravljaču, komfor, bočni oslonac