

HUSQVARNA 2013 CROSS ENDURO

PREGI ● Maneggevolezza 125/250/310

DIFETTI ● Sospensioni legnose a metà

PROVA OFFROAD

Sempre più R..acing!

di Aimone Dal Pozzo | Interventi importanti su 250 e 310, e modifiche di dettaglio su tutta la gamma aggiornano l'offerta Husqvarna che prepara la nuova stagione con una gamma ampia e ulteriormente migliorata e competitiva, così come conferma il suffisso R



Non solo, ma per questa particolare occasione, abbiamo avuto modo di percorrere alcune strade del parco naturale limitrofo con la gamma enduro, che ci ha permesso di testare a fondo i modelli TE nel loro habitat naturale. Vediamo nel dettaglio le sensazioni provate sulle moto oggetto del test.

CR 125

Da sempre una delle migliori moto di piccola cilindrata. La leggerezza e agilità della piccola ottavo di litro sono gli elementi che da sempre la contraddistinguono. Il motore, leggermente lento a partire, una volta in coppia eroga un'ottima curva di potenza, ed in alto oltre che spingere abbondantemente, fa divertire un sacco. Vista e considerata la crescente nostalgia dei due tempi e delle piccole cilindrata, questa moto potrà molto probabilmente vivere una seconda gioventù, essendo pronta per ogni confronto diretto. Per chi volesse maggiore potenza, è disponibile il kit per portare la cilindrata a 144 cc.

TC 250 R

Sulla base del lavoro di sviluppo degli ingegneri e delle esperienze raccolte nel Campionato mondiale MX2 con i piloti professionisti, la linea di produzione di serie ha beneficiato di importanti e numerose ottimizzazioni tecniche che rendono la piccola 250 R ancora più performante. Le novità a livello termico si riassumono in una lettera, la "R" aggiunta nella denominazione del tipo di moto. Il motore dal peso di soli 22 chilogrammi, il più leggero della propria

La prova delle Husqvarna 2013 Cross/Enduro

Con la ventata di novità e freschezza dovuta all'acquisizione del marchio da parte di BMW nel 2007, Husqvarna in questi ultimi anni sta facendo vedere grandi cose e soprattutto, dimostra con i fatti di essere sulla strada giusta per un futuro da protagonista nella lotta tra le case motociclistiche d'eccellenza nell'offroad. Squadra che vince non si cambia e altrettanto vale per i modelli offroad, che non vengono stravolti radicalmente, ma partendo da una base già solida dello scorso anno, implementano sotto al vestito numerose modifiche poco percettibili, ma che fanno fare, soprattutto ai modelli di punta (250 e 310), un altro grosso balzo

in avanti. Dal punto di vista generale le nuove Husky presentano degli interventi comuni come le nuove composizioni cromatiche, che non solo rendono l'estetica più aggressiva, ma aggiungono una qualità ottimizzata degli adesivi che risulta adeguata alle sollecitazioni estreme nella guida offroad. Troviamo inoltre nuove manopole nere, incollate in modo fisso al manubrio, per una migliore presa e durata oltre che una nuova imbottitura del manubrio per proteggere il pilota da colpi al petto in caso di caduta. Sede delle operazioni di test per della gamma 2013 è nuovamente la pista di casa, lo storico Cigione della Malpensa, modificato da poco in alcuni punti del tracciato cross e contornato da un fettucciatto.



“ Il motore dal peso di **soli 22 chilogrammi**, il più leggero della propria classe, **è stato** nuovamente **ottimizzato** ed è in grado di raggiungere **un'elevata potenza** ”

classe, è stato nuovamente ottimizzato a livello di guidabilità e resistenza. Grazie a due alberi a camme in testa, nuovo comando valvole a leve oscillanti e nuove valvole, la termica 2013 è in grado di raggiungere un'elevata potenza di picco e un andamento di coppia ottimale. L'aumento della potenza è stato ottenuto grazie anche ad un sistema d'iniezione Keihin con un diametro delle farfalle di 42 millimetri, combinato con un generatore della Kokusan. Non solo, ma l'erogazione è ulteriormente personalizzabile grazie all'inserimento di serie di due mappature del motore che si possono selezionare in fase di marcia direttamente da uno switch al manubrio, che prende posto del vecchio dispositivo di hotstart. Pure

lo scarico è stato integralmente rivisto per abbinarsi al meglio alle nuove esigenze del motore. Dal punto di vista telaistico, la nuova TC conferma il classico telaio nero in cromo-molibdeno-25Cr-MO4, ma viene rinforzato con delle piastre nella zona del canotto sterzo per garantire la massima resistenza torsionale. Il pacco molla/ammortizzatore è sempre fornito da Kayaba che conferma all'anteriore un diametro di 48 millimetri a cartuccia chiusa, molto sensibile in partenza ma altrettanto nervoso a metà corsa. Ad ogni modo, il setting definito lavora fedelmente in coppia con il mono, personalizzabile sulle ormai canoniche tre viti di registro. Alla guida il nuovo TC risulta più vigoroso e muscoloso, tanto da



agganciare una marcia in più in alcune situazioni, ma, in confronto alla concorrenza, paga ancora un pochino in termini di spinta massima.

TC 449

Come per lo scorso anno, la quattroemmezzo si conferma essere un ottimo esercizio di stile, con grandi doti e potenzialità indiscutibili. Il motore è forte e progressivo, ma pecca in termini di guidabilità che di fatto ne limita fortemente le prestazioni, in quanto risulta impegnativa da sfruttare e soprattutto poco istintiva per chi sta in sella.

WR 250

Il classico propulsore che ha fatto storia nel segmento della quarto di litro viene nuovamente riproposto con aggiornamenti di dettaglio. Seppur ormai risulti un progetto datato, si conferma tutt'ora una scelta azzeccata in quanto l'erogazione progressiva e la semplicità d'uso sono ancora elementi apprezzabili da qualsiasi utente fuoristradista. Nel mondo dove ormai i quattro tempi regnano sovrani la WR 250 Husky rimane un'ottima alternativa non solo per affidabilità e costi di manutenzione, ma altrettanto per facilità di guida ed emozioni trasmesse. Molto corposo sotto coppia, consente di affrontare qualsiasi ostacolo senza essere impiccati, sapendo di poter contare su una buona riserva di potenza.

TE 250/310 R

Per il model-year 2013 le due famose enduro da competizione sono state sottoposte ad una profonda trasformazione che ha interessato soprattutto il motore. Gli interventi di ottimizzazione hanno previsto l'inserimento di valvole in acciaio che erogano una potenza ed una coppia maggiorate, in abbinamento al nuovo

sistema d'iniezione Keihin che ottimizza la risposta del gas. Anche per le enduro è riscontrabile la nuova sigla R, indicativa dell'importante intervento sulla termica. Leggendo le curve di coppia e di potenza, oltre che basandosi sulle sensazioni di guida, è facile individuare il progresso compiuto dalle due nuove enduro che, rispetto alle 2012, vantano un incremento notevole. A detta dei tecnici la TE 310 R offre infatti una crescita della potenza di picco di circa il 5 per cento e della coppia massima di approssimativamente l'8 per cento, mentre la nuova TE 250 R trae profitto da una coppia e una potenza massima incrementate di rispettivamente l'8 per cento circa. Anche per queste moto viene integralmente rivisto l'impianto di scarico. La nuova TE 250 R e la nuova TE 310 R verranno consegnate di serie con mappatura del motore conforme all'omologazione stradale. Per l'utilizzo nelle corse sono disponibili altre due tarature del motore che offrono un'erogazione di potenza particolarmente morbida oppure una aggressiva. E' possibile selezionare la curva desiderata in modo rapido premendo semplicemente un tasto all'estremità sinistra del manubrio. Per ciò che concerne la ciclistica, le TE godono dei medesimi aggiornamenti al telaio e sospensioni della TC, tranne che per la forcella che rimane a cartuccia aperta, per evidenti vantaggi di manutenzione e regolazione.

La plancia di comando è stata completata dalla spia dell'iniezione di carburante e da un contatore delle ore di esercizio del motore. All'estremità destra del manubrio vi è solo il tasto di comando del motorino elettrico di avviamento, mentre i comandi all'estremità sinistra del manubrio sono più piccoli e compatti. Tutti i pulsanti e connettori sono inoltre stati ulteriormente protetti contro l'infiltrazione d'acqua. Troviamo infine nuovi specchietti retrovisori che offrono una vista migliore indietro, nuovi adesivi sul parafango posteriore più resistenti e nuove grafiche sui fianchetti realizzati con la tecnica dell'In-Mould. E' inoltre





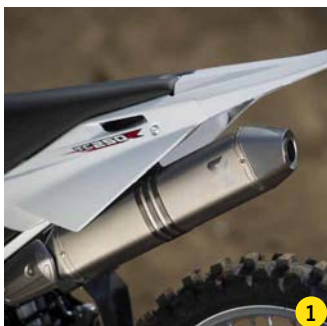
dove ne venivano certamente esaltate le doti di agilità e prontezza. L'insieme di una struttura agile e leggera, unitamente a un propulsore potente, ma non esageratamente ingestibile, consente di mettere in atto una guida efficace e allo stesso tempo economica. Anche l'impianto freni Brembo ha ben impressionato, in quanto pur essendo molto potente e robusto, non è mai eccessivamente brusco e nervoso, e ciò rende le staccate piacevoli ed istintive.

TE 449

Dal punto di vista progettuale la gamma 449/511 rimane invariata e si ripropone, in una nuova veste grafica, ma sempre come modello per il divertimento, dalle soluzioni esclusive in termini di design ed innovazione. Scorrendo i modelli della gamma, che ogni anno aumentano, troviamo anche alcuni prodotti specifici per il mercato nordamericano come la TE 449 e la TE 511 dotate di un nuovo sistema di filtri a carbone attivo, prescritto per l'omologazione, posizionato al lato sinistro del motore, unitamente ad una coppia di pneumatici da competizione. Non solo, ma anche le TXC 250 e 310 ricevono gli importanti aggiornamenti motoristici dalle sorelle cross ed enduro per essere al top nella guida delle gare cross country oltre oceano. Ad integrazione dell'offerta motoristica, Husqvarna propone per il 2013 una gamma di prodotti "Special Parts" al fine di permettere ai suoi clienti di configurare e personalizzare la propria moto fino a farla diventare una vera e propria replica delle moto ufficiali dei piloti. Tra le novità 2013 sono degne di nota le nuove centraline elettroniche di controllo del motore HVA POWER realizzate grazie alla collaborazione tra Husqvarna e GET



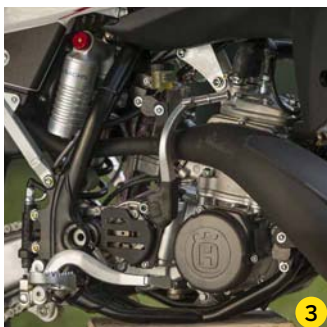
stato soppresso il blocchetto di avviamento, è stato rinforzato il radiatore che ora è più robusto ed è stato implementato un condensatore che permette l'esercizio del motore anche quando la batteria è difettosa. Dal punto di vista dinamico la 250 è cresciuta notevolmente di schiena e potenza massima, pur rimanendo docile e lineare, caratteristiche che unite, la rendono particolarmente efficace. Pecca un pochino nella prima fase di apertura del gas, dove tende a stazionare, ma restituisce la spinta con gli interessi appena inizia a girare. La 310 invece, che si distingue per la schiena corposa, specialmente nella prima parte di apertura del gas, ora allunga un gran bene senza mai calare o murare come invece faceva lo scorso anno. Personalmente ho trovato questo motore molto buono, soprattutto nello stretto e viscido del giro di enduro,



1



2



3

1 Sulla TC 250 R pure lo scarico è stato integralmente rivisto per abbinarsi al meglio alle nuove esigenze del motore.

2 Si aggiungono i nuovi sistemi di scarico realizzati in titanio e carbonio.

3 Il classico propulsore viene nuovamente riproposto con aggiornamenti di dettaglio.



Athena che consente all'utente la massima personalizzazione hardware e software per adattare l'erogazione di potenza della moto al proprio stile di guida e ai terreni più diversi. Si aggiungono i nuovi sistemi di scarico realizzati in titanio e carbonio che garantiscono una notevole riduzione dei pesi ed un incremento delle prestazioni che portano la moto di serie ad essere un vero "pronto gara". Con la medesima logica la ditta varesina affianca una linea inedita di abbigliamento tecnico personalizzato, appositamente studiato per i piloti. La scelta comprende maglie gara, pantaloni, guanti e un completo enduro adatto a sopportare ogni condizione meteo. A questi si aggiunge la vera novità, ovvero la linea ROCKS-1 che include gli stivali ed il casco off road. Una serie di utili accessori completa la collezione: occhiali racing, un capiente trolley, il pratico camel back per la scorta d'acqua, tappeti sottomoto, cavalletti, gazebo e bandiere per colorare i bordi pista con il logo aziendale. Le nuove Husqvarna, si confermano ancora una volta in crescita costante sotto il profilo prestazionale. Gli utenti troveranno nei nuovi modelli un importante aggiornamento, che darà l'opportunità di guidare una moto dalle caratteristiche conosciute e apprezzate, con un bel pizzico di brio in più. **M**



Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

Moto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

Numero 33
69 Pagine

MotoGP Giappone
Pedrosa torna alla vittoria
Rossi che occasione!
Le pagelle del GP

SBK Francia
Checa vince le due gare ed è campione del mondo | Melandri e Laverty in BMW

Mercato
Ducati Multistrada e Hypermotard cambiano grafiche e colori per il 2012

[PROVA NAKED]
Ducati Streetfighter 848
da Pag. 2 a Pag. 13

CARLOS CHECA World Superbike Champion 2011

All'Interno NEWS: N. Cereghini "Spesso nei miei sogni c'è la moto. Anche per voi" | Bayliss sfiora il record con la Ducati 1199 Norme europee più dure per la sicurezza | Mx: Desalle a riposo dopo l'operazione | Tyler Vilopoto Re dello Scrub



Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano
P. Iva 11921100159

Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

Capo Redattore

Andrea Perfetti

Redazione

Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo

Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini
Enrico De Vita
Ottorino Piccinato
Antonio Privitera
Antonio Gola
Alfonso Rago

COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.
Email: staffmoto@moto.it

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.