

HUSABERG 2013

PREGI ● Erogazione e progressione di tutti i motori

DIFETTI ● Instabilità sul veloce

PROVA ENDURO

Enduro al quadrato

di Aimone Dal Pozzo | Dopo la discussa introduzione di due anni fa dei modelli a due tempi, rivelatasi poi una scelta di successo, Husaberg propone per la prossima stagione una gamma più completa ed articolata, ma soprattutto interamente rivista in ogni suo aspetto

Solo due anni fa, riscontrati gli esigui numeri di vendita unitamente alle evidenti difficoltà del mercato, la domanda critica che viaggiava per i corridoi del centro direzionale di Mattighofen era se continuare con il marchio Husaberg oppure no. Il resto è storia, ed oggi conferma più che mai come la coraggiosa intuizione non solo di proseguire con il marchio svedese, ma addirittura di arricchirlo di nuovi modelli, tecnologie e risorse è stata senza dubbio una mossa vincente. I dati confermano la vendita di 6.000 moto blu e gialle nel 2011, di cui la metà con propulsore a due tempi. Unico punto fermo per il proseguimento del progetto è stata la necessità di adottare una piattaforma comune con il marchio arancione (KTM che ne è proprietaria), al fine di ottimizzarne i costi di produzione. Resta inteso che se e quando ripartirà il mercato ed i relativi numeri di vendita consentiranno una ricerca ed uno sviluppo separati sarà molto probabile rivedere nelle Husaberg le sperimentazioni ed le originalità che da sempre le contraddistinguono.

LE NOVITÀ 2013

Per prima cosa il nuovo Brand claim che riassume l'essenza della filosofia di queste moto: Pure Enduro, ovvero enduro puro. «Non è un concetto nuovissimo», spiega Oliver Goehring, Direttore Generale di Husaberg, «perchè in realtà nasce con il marchio della moto nel 1989, ma lo abbiamo ripreso in quanto siamo gli unici attori, sul mercato dei costruttori, a fare solo ed esclusivamente moto da enduro. E fare una cosa sola ti permette di farla al meglio con la massima specializzazione, questo è certamente il nostro punto di forza.»

PIETRA MILIARE

La gamma 2013 rappresenta una pietra miliare nella storia del marchio svedese. La prima volta nella storia infatti che Husaberg può offrire almeno una moto per categoria, indifferentemente 2t o 4t. Dal 1995 Husaberg è parte del gruppo KTM, quindi ha a disposizione in casa una gamma completa di motori. Joachim Sauer,

Product Manager per Husaberg e KTM ci spiega i grandi vantaggi di questa sinergia: «Dall'inizio della crisi i cicli di vita dei modelli si sono dimezzati e per un'azienda come Husaberg sarebbe diventato insostenibile proseguire con la necessaria ricerca e sviluppo in maniera indipendente. Al contrario, la soluzione adottata offre più semplicità di costruzione, prezzi più competitivi, maggiori volumi di vendita che alla fine si tramutano in maggiore valore da investire in ulteriori novità.» Sempre per il 2013 si aggiungono a questo nuovo claim le linee di prodotti aftermarket ufficiali PURE STYLE e PURE TECH sviluppati sulla falsariga del concetto powerparts e powerwear per aggiungere forza, valore ed appeal al marchio.

LA GAMMA COMPLETA

Basta un rapido sguardo alle nuove moto per capire che non si tratta solo di un semplice lavoro di ritocco dell'aspetto estetico e delle grafiche. Con il pensionamento precoce del motore inclinato a 70 gradi, sono state riviste in maniera integrale tutte le misure





vitali. Ci presenta il telaio il diretto responsabile, il Sig Alexander Rauscher: «Abbiamo cambiato i tubi superiori ed inferiori del telaio per creare maggiore maneggevolezza, ma anche per aumentare la rigidità. Tutti i telai adesso sono uguali, cambiano solo l'attacco motore ed il telaio del 125 che è leggermente più corto. Con questo nuovo setup in termini di peso si guadagna addirittura 1,5 kg. Il telaietto rimane unico nella sua natura, fatto interamente in plastica iniettata, composto da tre elementi distinti avvitati assieme che si allineano perfettamente con il resto delle sovrastrutture.» Interessante l'accorgimento di tutti i supporti interni necessari (batteria, filtro ecc..) già stampati con il modello di base: vantaggi sostanziali si riscontrano nella flessibilità della plastica e nel risparmio di peso. Per quanto riguarda il reparto sospensioni viene adottato un nuovo stampo per il forcellone posteriore abbinato ad un nuovo ammortizzatore, sempre WP ma di ben 7mm più lungo, il quale consente una maggiore progressione dell'effetto

ammortizzante, migliorando allo stesso tempo sia la sensibilità all'inizio della corsa che la resistenza nella fase di massimo affondamento. Ogni moto inoltre ha un setup di base specifico. Per l'avantreno viene implementata la nuovissima tecnologia appena introdotta da WP, ovvero il 4CS Closed Cartridge-Fork. Questa nuova soluzione tecnica unisce i vantaggi della forcella a cartuccia chiusa a peso e semplicità della cartuccia aperta. Grande vantaggio anche in termini di messa a punto, in quanto a destra in alto si trova il registro del ritorno ed a sinistra, sempre in alto, quello della compressione. Questo permette di modificare i setting in ogni momento, senza necessità di chiavi e nemmeno di fermarsi, avendo fino a 30 click di variazione, con un'influenza sull'impostazione molto evidente. Anche l'olio è di nuova generazione: scende di gradazione e permette maggiore scorrevolezza e maggiore durata. Variano pure le misure vitali delle piastre di sterzo. Il luogo comune è sempre stato che più sono grosse e più sono forti, ma

alcuni particolari scarichi di materiale e peso le rendono molto più sensibili e fanno in modo di trasmettere maggiore sicurezza. Cambia anche l'offset che passa da 22 a 20mm (tranne che per la 125) rendendo l'avantreno particolarmente reattivo. Passando agli altri componenti balzano all'occhio i nuovi cerchi DID blu, che vantano un grande lavoro di precisione sui nipples dei raggi (anch'essi blu) più leggeri di 200gr. Poco in assoluto, ma comunque con effetti



Alle basse e medie velocità **queste moto sono davvero agili**, semplici ed istintive e rendono la guida divertente e **poco faticosa**

evidenti quando si parla di condizionamento degli effetti giroscopici. Gomme Michelin su tutta la gamma. Nuova anche la gamma di silenziatori, necessari per i sempre più stringenti limiti imposti dai regolamenti, i radiatori più spessi e robusti e tutti dotati di ventola di raffreddamento di serie ed i serbatoi, tutti con pompa integrata, con due misure vitali: 10,7 litri per la gamma due tempi e 9,5 litri per quella quattro tempi. Molto importanza è stata data allo studio della cassa filtro e dell'impianto di areazione al fine di consentire la massima aspirazione assieme alla semplicità d'intervento e sostituzione con il classico sistema a baionetta, in questo caso tutto in plastica. Per i freni troviamo sempre Brembo come fornitore ufficiale, con nuova pompa del freno posteriore con pompante integrato per la massima affidabilità. Infine, ma non meno importante, viene completamente rinnovata tutta la sovrastruttura. A partire dal parafango anteriore, davvero aggressivo ed assolutamente efficace, ai convogliatori e grafiche in-mould, è tutto nuovo, il tutto nell'ottica di consentire il massimo movimento al pilota. Anche la sella è di nuovo disegno ed ha una nuova modalità di fissaggio con due viti che passano dalle maniglie laterali. Di serie queste Husaberg offrono tutte le protezioni necessarie alla guida in fuoristrada come i paramani ed il paramotore. Per chi desidera una maggiore personalizzazione è tutto disponibile sul catalogo Pure Tech.





I MOTORI

Quattro tempi: la storia del motore a 70 gradi viene riscritta in quanto si torna alla configurazione tradizionale. I motivi principali derivano dall'opportunità di diminuire le dimensioni, le masse volaniche, il peso (-2kg) ed ancora più importante il trasferimento di calore alla zona del serbatoio e cassa filtro. Tutta la gamma è implementata con l'iniezione elettronica Keihin per garantire le massime prestazioni in condizioni estremamente diverse. Da catalogo è possibile acquistare anche lo switch per cambiare le mappe in tempo reale. Andreas Mair, capotecnico del reparto motori a quattro tempi, ci spiega nel dettaglio le novità 2013: «La gamma con motori

a quattro tempi si basa su due configurazioni ben distinte: bialbero per i modelli più piccoli 250/350 che permette di ottenere un alto numero di rotazioni, monoalbero per i big bore 450/501, che rende i giri motore più progressivi e semplifica la manutenzione». Cambiano anche tutti i carter motore, più sottili e realizzati per pressofusione. La frizione del 250 rimane di tipo tradizionale con molle molto leggere e dischi intermedi in alluminio. Sugli altri modelli invece troviamo il nuovo progetto con la molla a tazza e parastrappo incorporato sul retro della campana. Tutti i motori hanno un cambio a sei rapporti successivamente personalizzati per ogni modello a seconda della potenza e progressione del motore. E' presente anche l'avviamento elettrico, ma è disponibile a catalogo anche il kickstarter con un'aggiunta di 1,5 kg di peso. Due tempi: alla prima presentazione due anni fa regnava la perplessità per come un brand così votato al 4 tempi iniziasse anche con i 2 tempi, ma oggi, come confermano le vendite, una Husaberg su due vendute è una due tempi, il che ha permesso al marchio di diventare in poco tempo il secondo costruttore consolidato sul mercato. Samir Becirbasic, responsabile per i progetti due tempi ci spiega sinteticamente le novità introdotte a livello motoristico: «Le grandi novità sono l'inserimento della nuova frizione con molla a tazza, una rivisitazione dei carter esterni che ha permesso una riduzione di peso di 250 grammi, un nuovo pacco lamellare Vforce

4 ed infine il nuovo generatore di corrente che passa da 350 a 480 watt di energia.»

COME VANNO

La nuova posizione di guida ricalca a grandi linee quella degli anni passati. Unica differenza importante è la sensazione di essere posizionati leggermente più avanti in sella. Questo deriva dalla nuova sella e da un telaietto posteriore più inclinato verso l'avanti e più alto nella parte finale. Per molti aspetti la posizione è migliorativa in quanto consente un maggior carico davanti, specialmente in ingresso curva, facilitando sensibilmente la precisione di guida; di contro la sella un po' in salita rende leggermente più impegnativi i trasferimenti di carico verso il posteriore in fase di accelerazione. Le nuove sovrastrutture sono molto più snelle e lineari, semplificando gli spostamenti sulla moto ed infondendo maggiore sicurezza a chi sta in sella. Alle basse e medie velocità queste moto sono davvero agili, semplici ed istintive e rendono la guida divertente e poco faticosa. All'aumentare della velocità però il comparto sospensioni tende a cedere sugli ostacoli di rilievo e le buche

impegnative, evidenziando la necessità di una rivisitazione dell'assetto. La forcella in particolare, in parte sicuramente per la posizione di guida più avanzata, tende ad affondare con facilità andando a lavorare nella parte centrale della corsa dove risulta nervosa e fin troppo reattiva. L'impostazione iniziale infatti è pensata per un amatore/appassionato, ma basta intervenire sulle regolazioni esterne per cambiarne profondamente i connotati. Il comparto frenante offre una soluzione tecnica di riferimento e poco si può dire sulla già famosa efficacia degli impianti Brembo.





Progressivi e potenti, a volte anche troppo, offrono tutta la sicurezza e prontezza necessaria per fermarsi in un fazzoletto di terra.

FE 250 – Per la prima volta in gamma. Molto agile e maneggevole, ottima per la E1. Le misure vitali rendono questo motore molto rapido e performante soprattutto ad alti regimi, ma si conferma altrettanto scattante ai bassi. La piccola 250 è un'entry level di riferimento che di certo non ha nulla da invidiare alle concorrenti. L'importante è sapere che per trarne il massimo delle prestazioni È necessario spremerla per bene.

FE 350 – anche questa è nuova in gamma ed è un vero piacere vederla tornare dopo il modello che ha vinto il mondiale nel 1991.

Con questa moto, ancora più versatile della precedente 390, è possibile fare davvero di tutto. Il motore gira in maniera simile al 250 ma fin dai primi metri offre diversi cavalli in più, molto evidenti ma soprattutto efficaci. La giusta coppia consente di percorrere diverse curve con una marcia superiore senza perdere tempo, ed anche nelle mulattiere più difficili, il rapporto in più che tiene senza fare fatica consente di essere più lineari e soprattutto di stancarsi di meno.

FE 450 - si torna al motore in configurazione tradizionale, con un risparmio di peso sul solo propulsore di oltre 2kg. La potenza è il suo grande punto di forza, ma è la progressione che la rende davvero unica. Di gran lunga la Husaberg che ho maggiormente

apprezzato, non trova però nella sigla che contraddistingue la cubatura o nella potenza il vero ed unico carattere distintivo. Questa 450 infatti, pur vantando una dose notevole di cavalli, è estremamente facile da gestire ed alla fine stanca meno delle altre. Metti due marce e ti accorgi che le piante già scorrono veloci e senza fare grosso rumore e baccano ti trovi a velocità fotoniche. Il bilanciamento è davvero azzeccato tanto che l'inserimento in curva avviene con grande velocità e naturalezza.

FE 501 - il ritorno di una leggenda: è la moto gialla e blu che ha vinto di più dal 1989 in avanti. Massima guidabilità senza compromessi. Il nuovo telaio rende questa big bore snella ed agile, ma non lasciatevi ingannare dall'estetica. Il motore è incredibilmente





corposo e potente e va gestito con assoluta cautela. Con una guida dolce e progressiva si possono ottenere dei grandi risultati, a patto di essere forma e dotati di una certa "massa". Per molti ma non per tutti.

TE 125 - rapporto prezzo/prestazioni davvero ottimale, specie per le nuove leve che devono sottostare a limiti d'età. La piccola 125 si conferma una moto vincente già in configurazione standard, tanto didattica per i più giovani quanto divertente per i più esperti. Il motore è subito pronto, ma è agli alti regimi che dà il massimo di sé.

TE 250/300 - le regine del mercato, per il 2013 sono ancora più agili con il nuovo telaio e le sei marce, unitamente all'avviamento elettrico gli elementi distintivi. Entrambe sono leggere e super reattive, tanto che alle alte velocità risentono leggermente di una

certa mancanza di stabilità. Al contrario i tratti nei boschi, dove sono necessari repentini cambi di direzione e spostamenti di peso, sono il loro pane quotidiano.

Qui, a mio avviso, nessun'altra moto è in grado di scappare via come queste. La gamma Husaberg è dunque stata completamente rivista e rinnovata, sia come offerta tecnica che come possibilità di scelta. Pur dovendo sottostare a dinamiche di mercato che le vedono per molti aspetti accomunarsi al marchio arancione, mantengono ancora oggi un'individualità ed originalità tecnica su alcuni punti che le contraddistinguono, ma soprattutto offrono un'interpretazione del mondo enduro più easy e relaxed oltre che più specifico. Una base tecnica davvero solida, abbinata ad un'interpretazione d'eccellenza, sono i punti di forza di queste nuove Husaberg, disponibili da settembre presso tutti i concessionari del marchio. **#**



I prezzi della gamma 2013

TE 125 €	7.390
TE 250 €	8.380
TE 300 €	8.660
FE 250 €	8.990
FE 350 €	9.300
FE 450 €	9.500
FE 501 €	9.700

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
05 Ottobre 2011
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

Ducati Streetfighter 848
[PROVA NAKED]
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 Villopoto 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
Edoardo Licciardello

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.