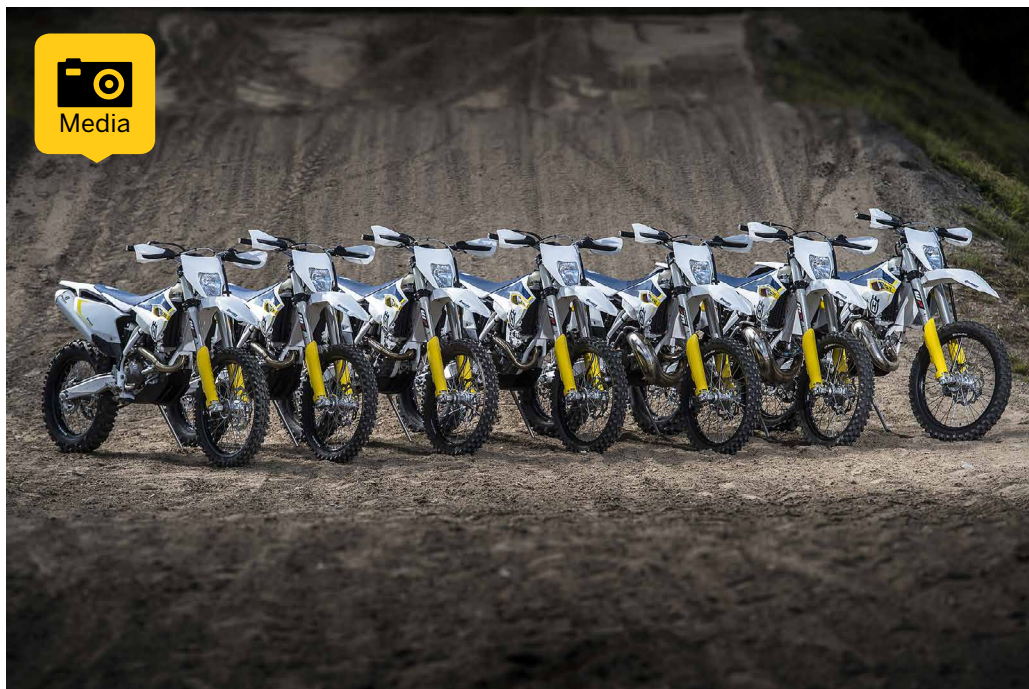


PROVA OFFROAD

SVEDESI CONVINCENTI!

Vincono e convincono: a distanza di un anno dall'esordio ecco la nuova gamma Husqvarna con tante migliorie e una prospettiva di crescita interessante. Le abbiamo provate in Svezia sulla sabbia: ecco come vanno le 2 e le 4 tempi bianco-blu
di Aimone Dal Pozzo





A un anno dalla rinascita del marchio Svedese ecco che ci ritroviamo nella terra natale per la presentazione della nuova gamma. Sembra ieri che venivano alla luce le prime Husqvarna made in Mattighofen, ma di fatto è già passata una vita e, cosa più importante, sono già stati immessi nel mercato mondiale e venduti oltre 10.000 moto off road di nuova generazione, con ottimi risultati anche in campo competitivo. «Per il 2015 vogliamo crescere ancora». Esordisce Federico Valentini, Product Manager di Husqvarna Motorcycles che ci presenta le novità delle moto in pronta consegna.

Gamma Cross

Per quanto riguarda la gamma motocross, prosegue Valentini, «Le corse sono nel nostro DNA e crediamo profondamente in entrambe le motorizzazioni (due e quattro tempi) perché in realtà non c'è un vero vincitore». Non vengono introdotti grossi elementi di novità, ma ci sono update generali comuni a tutte le motorizzazioni. Il telaio è sempre in cromo molibdeno, fedele alla tradizione che trasmette grande fiducia al pilota e per il 2015 viene proposto in abbinamento con la nuova forcella WP dotata di tecnologia 4CS. Questa struttura interna consente di modificare le impostazioni di compressione e di ritorno senza attrezzi e senza scendere dalla sella, grazie ai

registri, azionabili con due dita, posizionati sui tappi superiori degli steli. La sospensione cross è solo parente di quella da enduro in quanto è stata ridisegnata sia dentro che fuori per l'utilizzo sui modelli da pista, con un setup specifico e particolarmente rigido. Cambia il perno ruota anteriore che da 26 mm passa a 22 mm e questa modifica rende l'avantreno più flessibile e in grado di trasmettere maggiori sensazioni al pilota, limitando le classiche stecche nei polsi. Cambiano di conseguenza anche i piedini della forcella che variano l'offset da 33 mm a 35 mm, aumentando il passo in favore della stabilità. Il nuovo avantreno porta anche una coppia di parasteli diversi, che tornano ad essere di tipologia aperta nella parte posteriore per semplicità di manutenzione. In totale vengono risparmiati quasi 250 grammi solo sull'avantreno. Per quanto riguarda il mono, cambia la geometria del link che ora non è più forgiato ma ricavato dal pieno. Questo accoglie un mono ammortizzatore più lungo di 4 mm che

lavora in maniera più progressiva e si scalda di meno, senza andare a intaccare l'altezza della sella o la lunghezza del forcellone. Questi piccoli cambiamenti in termini di misure assolute provocano degli importanti miglioramenti alle caratteristiche di guida dei modelli 2015. La cassa filtro viene rivista con l'inserimento di una vite nella zona frontale per evitare che venga via il coperchio sinistro nel caso di un colpo a seguito di una caduta.

Troviamo inoltre un nuovo copri sella più spesso e resistente, un nuovo paracolpi del manubrio, nuove grafiche differenziate per le due gamme e nuovi pneumatici sulle cross, Dunlop. Per il MY15 viene inserito nel pacchetto di serie anche l'utilissimo cambio mappatura della centralina al manubrio di serie. Il resto della componentistica arriva dai medesimi fornitori della casa austriaca e quindi troviamo impianti freno della Brembo, così come per comandi frizione di tutta la gamma (eccetto 125 che monta Magura).





I motori

250 e 350: Vengono confermati i motori DOHC (Double Over Head Cam) ovvero bialbero ed entrambe le cilindrata derivano dalla stessa base. Cambia invece la campana frizione che viene alleggerita in molte zone e vengono implementate nuove molle di stacco per rendere la tenuta più efficace e precisa anche sotto notevoli sforzi di temperatura e durata.

450: Motore SOHC (Single Over Head Cam) di generazione differente rispetto alla sorelle minori. Vantaggio essenziale di questa scelta motoristica è quello di tenere le masse in basso e vicino al baricentro, in quanto non servono tanti giri motore come sulle piccole e quindi viene privilegiata la coppia in basso che arriva a oltre 60 cavalli.

85: la piccola 85 rimane fedele all'impostazione classica degli anni precedenti con telaio in alluminio e PDS. Cambia il forcellone che ora è più resistente e riceve un supporto pinza freno posteriore più massiccio.

125 e 250 2t: entrambe ricevono tutti gli aggiornamenti delle sorelle a quattro tempi oltre a qualche perfezionamento in merito alla messa a punto che ora porta il quarto di litro a raggiungere una potenza imbarazzante, pari al 350 con 52 cavalli a 8.500 giri.

Gamma enduro

Non c'è posto migliore della Svezia per immaginare il giro perfetto di enduro con paesaggi da urlo, natura incontaminata, e soprattutto 23 ore di luce in estate!

Sulle targate arriva il nuovo parafango con attacco frontale che arriva dal cross, un nuovo fanale anteriore conforme alle normative europee e un nuovo contachilometri. Anche su questi modelli è stato rinforzato il telaio posteriore, è stato inserito un nuovo copri sella più resistente e implementati nuovi paramani più resistenti alla rottura. La componentistica si conferma sempre di primissimo livello con pneumatici Michelin, una forcella 4CS studiata specificamente per questa

disciplina tanto che anche le piastre hanno un design costruttivo differente, per lasciare maggiore flessibilità all'avantreno.

I motori

FE 250: grandi novità per la piccola enduro che riceve una scatola cambio ridisegnata e una sesta marcia molto più lunga, per le alte velocità (la 250 cross ha solo 5 marce). Anche sulle FE di piccola e media cilindrata viene implementata la nuova campana frizione che arriva dalla stessa famiglia di motorizzazioni.

FE 350: la potenza espressa di ben 46 cavalli la porta molto vicina alla 450, ma questa risulta molto più maneggevole e efficace, sia per chi corre che per chi vuole divertirsi.

FE 450 e 501: rispetto al modello cross viene usato un corpo farfallato di 42 mm di diametro anziché il 44 mm. Questo permette una

maggiore progressione nella parte centrale della spinta propulsiva rispetto al 44 mm che è molto più efficace in alto.

A differenza delle due piccole, su questi grossi motori viene usata la frizione con tecnologia DDS con la molla a tazza spingi disco, ottimale per tenere sotto controllo la coppia incredibile di queste cubature.

TE 125: cambia la mappatura ed il motore gira molto in alto senza però perdere spinta nella prima parte di erogazione. Risultato una moto davvero performante e pronta per qualsiasi sfida.

TE 250 e 300: Cambiano nella modalità di erogazione della potenza. Viene aumentato di 200 giri il punto di apertura della valvola di scarico, cambia il sigillo lato carter accensione, viene rivisto il motorino di avviamento che ora non sbaglia un colpo e di conseguenza viene implementata una batteria più piccola e leggera.





Come vanno

Sali sulle 2015 e, benché non ci sia niente di visibilmente differente, ti accorgi subito quando sei ancora fermo che qualcosa è cambiato. Il posteriore infatti si siede in maniera differente, come se fosse più rigido, ma in realtà questa sensazione è data dalla nuova progressione del leveraggio.

A Pitea, nord della Svezia, sede del test della gamma, il fondo è sabbioso e benché sia preferibile, in questi casi, avere una moto bassa dietro, abbiamo apprezzato queste modifiche. Le nuove geometrie del mono infatti, unitamente a un setup della forcella particolarmente sostenuto, rendono le nuove Husky più precise e prevedibili. La nuova forcella 4CS infatti, realizzata ad hoc per le Husky da cross, oltre che essere semplice da mettere a punto, risulta altrettanto

efficace, tanto che, nel mio caso, che solitamente ho necessità di un sostegno maggiore, non ho avuto bisogno di fare cambiamenti di alcunché. Le due tempi hanno motori molto differenti tra loro, ma altamente performanti ed efficaci nelle loro rispettive categorie. La piccola 125 nella sabbia svedese ci ha divertito un mondo, tanto che ne avremmo portata a casa una se ci fosse stata nella valigia. Agile, leggera, potente quanto basta per galleggiare nelle buche ti fa riscoprire il piacere di guidare, oltre che essere la vera scuola guida per l'off road. Devi fare tutto giusto, aprire al momento opportuno, staccare più tardi possibile e se sbagli qualcosa, sei subito fermo. Il bello è che non impegna, ma emoziona. La 250 a miscela ricalca le medesime caratteristiche, ma qui di potenza ne hai da vendere. Le condizioni impegnative della pista esaltavano ancora di più

AGILE, LEGGERA, POTENTE QUANTO
BASTA PER GALLEGGIARE NELLE
BUCHE, LA 125 TI FA RISCOPRIRE
IL PIACERE DI GUIDARE ED È
LA VERA SCUOLA GUIDA
PER L'OFF ROAD

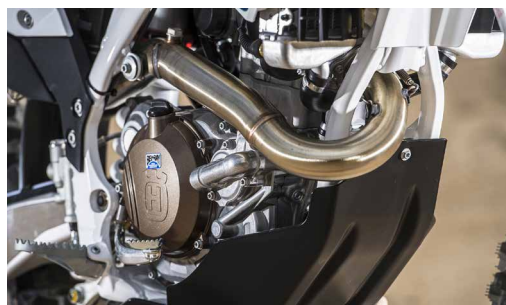




le doti di questo modello a conferma che il due tempi non è per nulla morto, anzi è in piena forma. Passando alle quattro tempi ogni cilindrata ha un carattere ben distinto. La piccola 250 sembra inizialmente legata e dalle marce corte, ma quando ci prendi un po' la mano capisci che è così perché ha un allungo imbarazzante. In parole povere non è fatta per andare piano anche se volendo è perfettamente in grado di fare anche quello. La schiena di potenza infatti è già buona nella prima metà di erogazione, ma se volete conoscerne il carattere a fondo dovete tirare il cordino e lei si scatena come una tigre. Salendo di cilindrata troviamo un motore più corposo grazie alla maggiore cilindrata (100 cc in più) che dona maggiore potenza, senza cedere a compromessi in termini di peso e guidabilità. La progressione in uscita di curva è corposa quanto basta per tenere una marcia in più rispetto alla sorella







minore, ma se si vuole essere efficaci bisogna anche in questo caso tirare le marce. Per quanto riguarda le "big bore" (450 e 501) l'erogazione è il punto focale della questione e diventa sostanziale il corretto utilizzo del comando gas. Questi motori infatti, se dosati con la giusta intensità sono talmente rotondi e progressivi che ti proiettano dentro e fuori dalle curve come una palla di fucile. Bisogna però tenere sempre a mente la potenza massima che sono in grado di erogare in quanto, se eccedi un poco, rischi di durare uno o due giri al massimo. Sia in pista cross che nell'anello enduro ci si può quasi dimenticare del cambio, una volta inserita la terza, la coppia è tale da permetterci di fare praticamente tutto. Husqvarna dunque prosegue per la sua strada e il successo nelle vendite del 2013 conferma che il brand è ancora molto forte e che soprattutto, con i prodotti giusti, è destinata a tornare al top delle performance sia di mercato che sportive. **M**



ABBIGLIAMENTO

Casco: Thor Verge Boxed
Occhiali: Scott Tyrant Tangent Grey
Maglia: Thor Core Razor Red
Pantaloni: Thor Core Razor Red
Guanti: Thor Core Razor Red