

Husqvarna Cross 2016

PREGI ● Posizione in sella e erogazione

DIFETTI ● Setting forcella

PROVA CROSS

HUSQVARNA CROSS 2016

Husqvarna, forte dei risultati raggiunti propone per il 2016 una gamma rinnovata dalla testa ai piedi ed un nuovo design che la rende ancora più bella ed aggressiva

di Aimone Dal Pozzo



Siamo negli Stati Uniti d'America per la presentazione mondiale della nuova gamma cross marchiata Husqvarna, precisamente a Washington DC, capitale americana della forza e del potere, come anche la seconda casa del marchio svedese, grazie allo storico impegno di Torsten Hallman negli anni '60 che, di fatto, ha sdoganato il mondo delle competizioni fuoristrada nel paese americano, correndo e vincendo con le prime Husky da cross. Paolo Carrubba, Head of Media and PR del marchio, ci presenta le nuove MY 16 come non le abbiamo mai viste e precisa che «nonostante abbiamo un secolo di storia e d'informazioni tecniche sulla quale basarci e prendere spunto per migliorare, non è un fatto semplice ne scontato, proporre sul

mercato di oggi un prodotto integralmente nuovo ed innovativo».

Il telaio

Le aree principali sulla quale si è concentrata Husqvarna per la nuova gamma 2016 sono riduzione del peso, ergonomia e naturalmente erogazione e potenza del motore. Alexander Rauscher, responsabile del nuovo telaio ci spiega che «Abbiamo iniziato dalla base con l'obiettivo di ottenere maggiore stabilità nel massimo rispetto dell'agilità e con particolare attenzione ai valori del peso.» I nuovi tubi del telaio rimangono in acciaio al cromo molibdeno, ma ora sono idroformati e saldati da robot, ottenendo così maggiore flessibilità orizzontale ed allo stesso tempo un +20% di resistenza longitudinale. Il telaio posteriore viene interamente rivisto sia nella

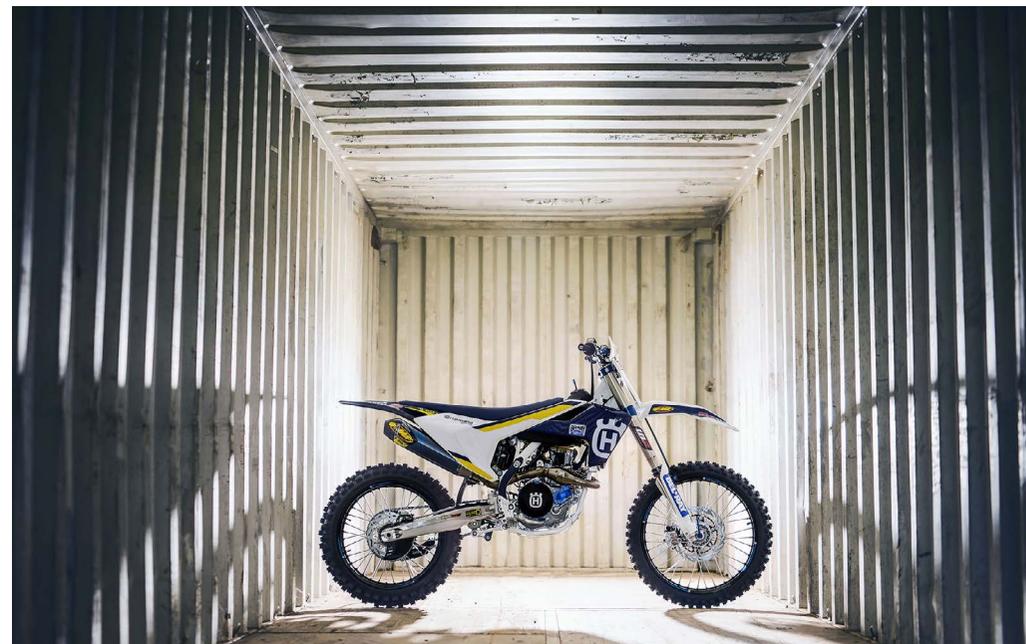
forma che di materiale (ora è in fibra di carbonio) e diminuisce di oltre un chilo il peso. Varia di conseguenza la dimensione della cassa filtro che ora permette alla moto di respirare in modo più libero ed efficace, ottimizzando così l'erogazione della potenza. Cambia il forcellone, che ottiene nuovi punti di lavorazione per ottimizzare anche in questo caso il peso, ma rimane ugualmente rigido. Le piastre di sterzo ricevono i silent-block e si abbinano alla forcella WP di tecnologia 4CS che viene interamente rivista idraulicamente per accogliere e soddisfare le esigenze del nuovo telaio. Nella parte posteriore cambia il monoammortizzatore che viene alleggerito di 500 grammi ed accorciato per avere più carico sul retrotreno. Unito alla nuova geometria del leveraggio migliora sia l'assorbimento degli urti che il bilanciamento generale del mezzo, a garanzia di una

trazione ed un controllo ottimali su ogni terreno.

Ergonomia e impostazione di guida

Cambia completamente l'aspetto estetico: le nuove Husky ricevono nuove sovrastrutture studiate specificatamente per la massima ergonomia per il pilota. Queste, oltre a rinnovare visivamente la linea della gamma 2016, offrono punti di contatto con il pilota studiati nei minimi particolari. A partire dalle pedane, per le quali ci sono voluti mesi di lavoro per trovare un nuovo sistema antibloccaggio: ora consentono di avere una base solida di appoggio anche nel fango più estremo, in quanto non si bloccano mai chiuse. Le fiancattine ora si slanciano per diventare un tutt'uno con le tabelle portanumero e, sebbene particolarmente vistose dal punto di vista





estetico, permettono al pilota di avere una superficie da stringere molto ampia e priva di qualsiasi sporgenza, l'ideale per i rapidi ed ampi movimenti che si fanno ora in sella. Nel nuovo design è evidente lo zampino di Kiska, che ha dato alla nuova gamma una linea molto più filante e tagliente, pur mantenendo degli elementi di equilibrio tra il nuovo, altamente moderno, ed il precedente, molto più curvilineo. I parasteli ad esempio mantengono una linea molto classica che viene richiamata dalla fusione di linee rette e linee curve che troviamo negli stampi dei parafranghi e paramani. Sempre su consiglio di Kiska è stata rivista la colorazione, ora blu perla unita a bianco e giallo elettrico per segnare anch'essa una nuova era nel design di chiara ispirazione svedese.

Componentistica di pregio

Qui troviamo diversi elementi di novità. A partire

dal comando frizione che ora diventa, per tutta la gamma, di fornitura tedesca Magura (solo la TC 250 resta Brembo) ci sono numerosi altri dettagli che fanno la differenza. Nuovi dischi freno GSK, manubrio Pro Taper, nuovi radiatori WP, un serbatoio in polietilene da 7 litri ridisegnato, così come il coperchio della scatola filtro, che garantisce accesso senza l'uso di attrezzi. Degni di nota anche i cerchi marchiati DID in lega anodizzati neri, i mozzi lavorati dal pieno e gli pneumatici Dunlop MX52, tutti particolari che confermano lo standard elevato del pacchetto Husqvarna.

Erogazione e potenza

Le termiche delle FC 450, FC 350 e FC 250 così come la TC 125 sono state completamente riconfigurate per ottimizzare la centralizzazione delle masse oltre che per ottenere maggiore potenza e arco d'utilizzo. Il grosso lavoro fatto dagli ingegneri ha permesso di ottenere anche

una significativa riduzione di peso ed ingombri. La FC 450 è ora più leggera di 5,2 kg mentre la FC 350 ha perso 4,7 kg rispetto al MY15. La FC 250 è stata alleggerita di 4,0 kg. Anche la ottavo di litro ha un motore sensibilmente più piccolo e leggero. Riprogettato e riconfigurato, con una nuova valvola allo scarico e una nuova espansione, ha una potenza che cresce da 38 a 40 CV. La TC 125 2016 è di 3,2 kg più leggera rispetto al modello precedente. Elemento essenziale della trasformazione è il nuovo posizionamento della frizione e dell'albero motore che sono stati alzati ed arretrati al fine di ottimizzare la centralizzazione delle masse e diminuire le vibrazioni. Questo ha ridotto ulteriormente anche gli ingombri laterali che ora sono stati ridotti di 23 mm grazie a coperchi più piccoli ed una scatola cambio ridotta. Non solo, ma l'allontanamento della frizione dall'olio in fondo al carter, ha ridotto in maniera importante l'attrito ed ha reso più

armonioso il lavoro tra i vari meccanismi del motore. Allo stesso tempo, avendo messo mano a tutta la componentistica, i tecnici hanno ottimizzato ogni singolo carter ed ingranaggio, togliendo 200/300 grammi dalla maggior parte dei componenti. Grande attenzione merita il nuovo impianto di scarico dei quattro tempi, che si sviluppa maggiormente nella sezione avantubo con un risuonatore che permette di adottare un silenziatore molto più corto e piccolo, soprattutto più vicino al baricentro della moto.

Gestione Elettronica

Avanza in maniera sempre più preponderante l'utilizzo dell'elettronica per la gestione del motore, tanto che su tutti i modelli 4T troviamo un pacchetto davvero completo: selettore mappe al manubrio, dispositivo di partenza, sensore di posizione marcia, ed avviamento elettrico con nuova batteria Samsung sono tutti integrati in



maniera efficace. La nuova centralina Keihin elabora i dati più velocemente, mentre il corpo farfallato da 44 mm – compatto e più leggero di 100 grammi – fornisce una risposta immediata al comando del gas grazie all'eliminazione del leveraggio della farfalla. Nuovo per i modelli 2016 è il launch control elettronico, integrato nel selettore mappe al manubrio. Grazie alla possibilità di cambiare l'erogazione del motore, il launch control permette di ottenere la massima trazione anche in fase di partenza.

Come vanno

Sali sulle 2016 ed entri decisamente in una nuova dimensione. Le nuove sovrastrutture, che ferme sul cavalletto sembrano fin quasi ingombranti, sono estremamente snelle e soprattutto prive di ogni sporgenza scomoda. Il manubrio lo puoi regolare come vuoi (4 posizioni) e la sella piatta e slanciata premette movimenti ampi e rapidi. Le nuove pedane sono più larghe e trasmettono

solidità così come le nuove manopole con fessaggio a vite. Ma è in azione che si apprezzano le nuove doti delle Husky 2016: le nuove geometrie infatti, unitamente ad un setup sospensioni più incline alle velocità americane, rendono le nuove Husky ancora più precise e prevedibili, aspetto che prediligiamo nell'uso di una moto da fuoristrada. La forcella 4CS è stata ottimizzata nel funzionamento e, sebbene nel primo tratto di corsa risulta ancora un po' indecisa, si conferma più efficace alle alte velocità.

Le quattro tempi

TC 250 e 350: il disegno di base non è stato stravolto in quanto già lo scorso motore andava molto bene, ma è stato modificato nelle dimensioni per andare incontro alle nuove esigenze telaistiche. Vengono confermati quindi i motori DOHC (Double Over Head Cam) ovvero il bialbero, ed entrambe le cilindrate derivano dalla stessa base. L'albero motore è stato riposizionato

6 mm più alto ed ora vanta una biella 6 mm più corta. L'ingombro del motore è stato diminuito di conseguenza ed è infatti più corto di ben 20 mm, si avvicinano quindi in maniera sostanziale le masse al baricentro della moto. Il cilindro è più corto ed il postone forgiato è 100 gr più leggero. La frizione è sempre di tipologia CSS, ma viene rimpicciolita in quanto ora ha solo 7 dischi. Il cambio è rimasto a 5 velocità ma è stato implementato di un sensore elettronico che dona la giusta potenza e mappatura ad ogni marcia. Risultato che le nuove Husky 250 e 350 hanno guadagnato potenza su tutta la curva di utilizzo, ma in particolar modo sulla parte iniziale di erogazione. Le potenze massime arrivano ormai a numeri da far girare la testa se si pensa che sono state contemporaneamente diminuite le masse, arrivando a quasi 5 kg di risparmio in termini di peso. La performance di questi modelli erano già ai massimi livelli e le implementazioni introdotte per i modelli 2016 hanno portato ulteriore feeling

e stabilità. Dal punto di vista ciclistico, le nuove geometrie e bilanciamenti portano ad avere un assetto sempre molto neutro, in gradi di far superare gli ostacoli più grandi ed impegnativi senza farti strani scherzi. Dall'inserimento nel canale ai grandi panettoni della pista di Budds Creek, abbiamo sempre avuto fiducia della moto e questo, soprattutto alle alte velocità permette di guidare tranquilli. L'anteriore rimane alto e galleggia sulle buche anche se a volte tende a calare un po', ma sopperisce egregiamente il mono che non scalcia mai. I motori sono sempre pieni e pronti a spingere e anche la 250, che storicamente è meno corposa ai bassi, ora produce un'ottima coppia anche nella spinta iniziale, tanto da non rimpiangere eccessivamente quella del 350. Quest'ultimo infatti, perde un po' in termini di guidabilità in quanto senti che ha un "motore più pesante", di contro non offre la coppia del 450 e rimane di conseguenza schiacciato tra le cilindrate vicine.



FC 450: vanta sempre il motore SOHC (Single Over Head Cam) di generazione differente rispetto alle sorelle minori. Vantaggio essenziale di questa scelta motoristica è quello di tenere le masse in basso e vicino al baricentro, privilegiando la coppia e la potenza che arriva alla bellezza di 63 cavalli. Tale potenza ha reso necessari diversi interventi in termini di affidabilità e bilanciamento ed infatti l'albero motore viene modificato con un'aggiunta di +10% di inerzia per avere maggiore progressività nell'erogazione, cambia totalmente la testa nei disegni dell'aspirazione e dello scarico, mentre rimane la frizione con tecnologia DDS con nuovo azionamento idraulico Magura. Come sugli altri modelli viene spostato l'albero motore e le nuove dimensioni, oltre che una riduzione degli ingombri, consentono una diminuzione di oltre 5 kg di peso. Il nuovo

bilanciamento di questo propulsore, benché decisamente più potente, lo porta ad essere molto più libero e leggero, tanto da influire positivamente sulla sensazione di guida, in particolar modo nei cambi di direzione, nei salti e negli inserimenti in curva. Il risultato è che pur avendo cavalli da vendere, la nuova 450 diventa molto più accessibile e facile da gestire, tanto da non dover essere necessariamente degli atleti per poterla utilizzare.

Le due tempi

TC 125: La piccola della gamma riceve un upgrade decisamente d'impatto. Il motore è stato completamente rinnovato ed i punti focali sono lo spostamento dell'albero motore di quasi 4 cm e della frizione di 3 cm, con una riduzione di peso generale di un chilo e mezzo che per un motore

così piccolo e già leggero, sono davvero tanti. Il nuovo cilindro viene dotato di un'innovativa valvola sullo scarico che ne ottimizza l'erogazione a metà e la nuova trasmissione e cambio a 6 marce, permettono una riduzione di peso di ulteriori 200 gr. La 125 era già agile e leggera ed ora che è ancora più potente diventa un mezzo davvero divertente da guidare, anche per i meno esperti. La 2015 andava fatta cantare e bisognava saper tirare bene il cordino, questa invece, grazie ad una coppia decisamente più corposa diventa facile e progressiva anche per i meno aggressivi.

TC 250: Unica della gamma a rimanere uguale alla configurazione 2015, ottiene ad ogni modo piccoli aggiornamenti di dettaglio, come il pulsante di cambio mappa al manubrio e la possibilità di montare il kit di cilindrata 300 cc come componente aftermarket. Nel terreno che



“legava” della pista americana, la trazione in uscita di curva si è dimostrata di ottimo livello, unita ad una maggiore agilità e leggerezza nei cambi direzione rispetto alle sorelle a quattro tempi, segno che il due tempi è ancora un gran mezzo da divertimento. Per i piloti più giovani della famiglia Husqvarna, la TC 85 è il mezzo ideale per iniziare con il motocross grazie alla sua potenza e agilità. Grazie ai nuovi colori e grafiche è la moto perfetta per i campioni di domani. La piccola 85 rimane fedele all'impostazione classica degli anni precedenti con telaio in alluminio e PDS, ma viene implementata la frizione idraulica e vengono riviste le impostazioni delle sospensioni WP. Husqvarna festeggia la sua rinascita portando sul mercato una gamma di prodotti altamente innovativa e di grande contenuto tecnico che sicuramente non farà altro che alimentare ulteriormente il grande successo nelle vendite. **M**

