

HUSQVARNA TE449,TE511,TC449

UNA NUOVA SPECIE.

Husqvarna nella sua storia ha sempre portato innovazione e idee nella tecnica delle moto da fuoristrada . Oggi come non mai il marchio motociclistico con la più importante tradizione al mondo nel settore Off Road, è impegnato intensamente nella continua ricerca della moto ideale per il fuoristrada, facile da utilizzare, pronta ad affrontare le competizioni e con una manutenzione accessibile a tutti.

Dal punto di vista progettuale la nuova gamma 449/511 va oltre le caratteristiche comuni a molti modelli di fuoristrada e si distingue subito per il design, il layout esclusivo e soluzioni tecniche all'avanguardia.

TE449/TE511

DESIGN E LAYOUT

La linea è assolutamente nuova, slanciata, filante, aggressiva. Il pannello laterale integra in un solo elemento il convogliatore e la tabella porta numero laterale consentendo così movimenti liberi e regolari al pilota senza alcuna interferenza sulle gambe e sugli stivali.

Oltre all'estetica e all'ergonomia con questa soluzione trae beneficio anche la facilità d'intervento e di manutenzione in quanto in poche mosse è possibile l'accesso alla cassa filtro, al mono ammortizzatore e al corpo farfallato. La sella è lunga dal parafango posteriore fino al canotto di sterzo ed offre una completa libertà di movimento longitudinale sulla moto.

Estetica, tecnica ma anche praticità: le grafiche sui pannelli laterali sono inglobate al pannello con la tecnologia In Mould e la parte del serbatoio che ospita la pompa benzina capiente 2 litri (la riserva) è costruita in materiale trasparente per un monitoraggio costante e facilmente visibile del livello carburante.

MASSE E BARICENTRO

Il concetto della gamma TE 449/511 si basa sull'obiettivo di tenere le concentrazioni delle masse il più vicino possibile al baricentro e di realizzare un telaio che si adatti perfettamente ai requisiti dell'enduro agonistico. L'elemento centrale di questo concetto è l'unione dell'asse di supporto del forcellone con l'asse di rotazione per il pignone di trasmissione. Questa soluzione denominata da Husqvarna, CTS, Coaxial Traction System, elimina la variazione di lunghezza della catena durante l'affondamento ed il ritorno della sospensione, riducendo al minimo l'influenza della trasmissione finale sul comportamento di marcia. Con un interasse uguale rispetto a quello della concorrenza, questa soluzione permette inoltre di ottenere un braccio oscillante più lungo con conseguente maggiore trazione, fattore questo che nell'enduro significa vantaggi tangibili.

Questa soluzione permette anche di montare in posizione più arretrata il moderno motore DOHC e di inclinare maggiormente in avanti il cilindro consentendo di ottenere vie di aspirazione lunghe e diritte, e di mantenere il baricentro in posizione più basso possibile. Ciò ha permesso di raggiungere una posizione ideale anche per l'ugello di iniezione e per le doppie valvole regolatrici.

Sempre per quanto riguarda la concentrazione delle masse nella vicinanza del baricentro, il serbatoio da 8,5 litri di capienza è posizionato sotto la sella, mentre l'airbox si trova in posizione protetta e fluidodinamicamente vantaggiosa al di sopra del motore, la cui presa di aspirazione si trova all'altezza del piantone di sterzo in posizione rialzata e riparata in casi di guadi o di polvere.

La scatola filtro ha un collettore di aspirazione allungato e una presa d'aria ridimensionata per poter portare maggior respiro all'elemento filtrante in spugna, facilmente removibile grazie un sistema a cassetto incernierato nell'air-box.

All'interno della sezione del serbatoio dal lato tappo è ricavato un alloggiamento per la batteria la cui massa risulta posizionata il più inferiormente possibile e integrata a quella del serbatoio.

PRESTAZIONI DI RIFERIMENTO

Le TE 449/511 sono equipaggiate con un propulsore d'avanguardia bialbero a 4 valvole che ha goduto di importanti aggiornamenti grazie all'esperienza maturata da Husqvarna in tanti anni di attività racing nel fuoristrada.

Il sistema ad iniezione elettronica è gestito da corpo farfallato della Kehin con doppio flap e 46 mm di diametro per una risposta al comando del gas lineare e sfruttabile. L'equipaggiamento è al top. Infatti la moto viene venduta con due silenziatori di scarico: quello omologato Euro 3 montato sulla moto originariamente e uno scarico Akrapovic Racing in acciaio, sviluppato in collaborazione

con la Casa slovena per ottenere le migliori prestazioni in termini di peso globale del terminale, potenza e sfruttabilità del propulsore.

Completamente rivisti i rapporti del cambio sia per la versione enduro che per la cross, con l'enduro che ora utilizza un 6 marce con spaziatura personalizzata in base alle esperienze scaturite in gara con Salminen e Tarkkala. Anche la fasatura è stata cambiata così come la mappa dedicata ai due differenti tipi di cilindrata.

La versione TE 511 è stata ottenuta grazie ad aumento di alesaggio del pistone portato da 98 mm a 101 mm di diametro con la corsa che è rimasta invariata a 59,6 mm. La cilindrata effettiva è stata portata così a 480cc.

La frizione è a comando idraulico e permette un disinserimento più dolce e graduale con una grande modulabilità anche sotto stress.

La moto è dotata di avviamento elettrico di grande capacità e grazie alla potente batteria unita all'impianto di iniezione è superfluo il montaggio di un pedale di avviamento supplementare.

MANEGGEVOLEZZA E PERFORMANCE

Naturalmente nello sviluppo della ciclistica è influita la pluriennale esperienza enduristica di Husqvarna. La sfida legata alla concezione della geometria e del concetto generale della ciclistica era quella di soddisfare i requisiti particolarmente severi legati all'utilizzo nelle condizioni più dure ed estreme. Il risultato è una maneggevolezza e leggerezza di guida sorprendente unita ad una grande agilità ed una estrema stabilità direzionale.

Il telaio è di tipo perimetrale in tubi di acciaio ad alta resistenza. Rivoluzionaria è la geometria della sospensione posteriore che adotta un nuovo link con struttura rovesciata e infulcrata nella parte superiore del forcellone in lega di alluminio.

Questa soluzione garantisce molteplici vantaggi: aumenta la luce a terra, migliora l'affidabilità generale grazie alla minor esposizione del link stesso e facilita le operazioni di manutenzione.

Ma non solo: a livello dinamico, sfruttando anche i vantaggi del telaio a doppia culla in tubi di acciaio ad alta resistenza studiato appositamente per migliorare la rigidità torsionale della moto, tutte le asperità del terreno vengono assorbite in maniera più progressiva, smorzando le sollecitazioni trasmesse al pilota.

Sensibili i vantaggi anche in staccata: l'effetto rimbalzo della ruota posteriore, infatti, è ridotto sensibilmente grazie al sistema della sospensione posteriore dotato di link e la progressività della sospensione è particolarmente percettibile sui tratti più accidentati e difficile del percorso.



COAXIAL TRACTION SYSTEM

Una vera e propria raffinatezza nel campo della telaistica e caratteristica esclusiva della gamma TE/TC 449/511 è il CTS, ovvero il Coaxial Traction System. Questo sistema è un'evoluzione rispetto a quello adottato sulle BMW G 450X. La soluzione, che in origine sfruttava un solo perno passante, vede ora l'introduzione di due semi perni indipendenti che migliorano l'affidabilità dei componenti e agevolano la sostituzione del pignone.

Importanti sono i vantaggi del sistema CTS rispetto ai sistemi disassati tradizionali. Durante il movimento di molleggio lungo tutta la corsa della ruota, la catena non subisce alcuna variazione di lunghezza. La tensione della catena rimane costante indipendentemente dalla posizione di molleggio, mentre il pignone, la catena e la corona sono sottoposti ad un'usura molto minore rispetto alle costruzioni di tipo convenzionale. Un'importante effetto positivo sulle caratteristiche di guida è la notevole riduzione dell'effetto di trasferimento di carico sul posteriore causato dalla trasmissione in fase di accelerazione.

Questo aspetto è stato studiato anche da una società spin-off dell'Università di Padova, la Dynamotion, che ha dimostrato con una ricerca scientifica come con il CTS migliori la trazione nelle diverse fasi di accelerazione e di conseguenza anche quella dei movimenti verticali su fondi sconnessi.

Il risultato è una migliore trazione nelle fasi di accelerazione e un cambio marcia senza esitazioni e incertezze. Più in generale, i valori ottenuti grazie all'adozione del CTS, presentano un andamento molto più uniforme in ogni condizione, determinando una migliore guidabilità e stabilità della moto.



COMPONENTISTICA DI ALTO LIVELLO

Le nuove TE sono equipaggiate con la componentistica più sofisticata nel settore Off Road.

Per la parte freni anteriormente troviamo un impianto Brembo con pinza flottante e dischi a margherita da 260 mm, mentre sul retrotreno una pinza flottante che lavora su un disco da 240mm.

Il reparto sospensioni si affida completamente agli specialisti Kayaba, con forcella con steli da 48 mm di diametro regolabile nei freni idraulici di compressione ed estensione, e mono ammortizzatore studiato appositamente per l'utilizzo enduro con setting specificatamente realizzato in collaborazione con la squadra corse.

Completano il quadro componenti, il manubrio a sezione variabile senza traversino, paramani in dotazione, una strumentazione compatta e efficiente, paramotore e paratelaio in materiale plastico anti-urto, parafango posteriore con porta targa racing integrato e faro con luce a led.

Le TE 449/511 sono le uniche moto da enduro equipaggiate di serie con scarico e silenziatore Akrapovic.

Importanti sono anche i componenti disponibili come optional, che sono la miglior combinazione di leggerezza, resistenza, performance e consentono all'appassionato Husqvarna di personalizzare al massimo la propria moto e di conferirle tutti gli ingredienti per il successo nelle gare.

TC 449

La versione da motocross si differenzia oltre che per le classiche modifiche strutturali, (mancanza di impianto luci, cavalletto e ruota da 19" al posto della 18",) soprattutto per il carattere del propulsore che ha beneficiato di una importante aggiornamento in termini di potenza massima.

Completamente diversa è la fasatura e l'albero a camme, così come il rapporto di compressione che sale a 13:1 in luogo ai 12:1 della versione enduro. Il sistema ad iniezione elettronica con corpo farfallato è sempre Keihin da 46 mm di diametro ma con single flap per una risposta al comando del gas bruciante e vigorosa. L'impianto di scarico è Akrapovic con terminale in titanio.

Il cambio a cinque marce anche questo con rapportatura specifica per utilizzo in MX, le sospensioni Kayaba con la forcella a cartuccia sigillata pluriregolabile, l'avviamento elettrico e il commutatore di mappa sul manubrio per la gestione di due differenti configurazioni della centralina impreziosiscono una già ricchissima dotazione di serie.

Media relations: press@studiobergonzini.com GSM +39 335351067

