



Husqvarna

TE 300 - FE 250 • 2017

Nel numero 41 di Endurista vi abbiamo raccontato la rivoluzione dei modelli KTM 2017, ma dato che le medesime innovazioni tecniche valgono anche per le sorelle Husqvarna 2017, ci siamo domandati cosa potremmo raccontarvi che non sia già stato ampiamente detto.



A

bbiamo così pensato di evidenziare **le differenze dei modelli 2017 fra KTM ed Husqvarna** facendo presente che in entrambe vengono sostanzialmente applicate anche nell'enduro

le soluzioni adottate sui modelli cross 2016.

In pratica le differenze sono poche, ma importanti.

Perché dovrei scegliere di acquistare una Husqy piuttosto che un Kappa?

ESTETICA

Innanzitutto non si può non notare la colorazione e la livrea. Nonostante il colore orange dei Ktm my 2017 sia stato ravvivato, a qualcuno proprio non è gradito.

Husqvarna propone una colorazione differente e una linea più essenziale e sobria.

La pulizia del suo layout e i colori vivaci **Pearl Blue** ed **Electric Yellow**, ispirati allo stile svedese, conferiscono quella leggerezza ed eleganza che vederla passare in mulattiera è un vero spettacolo.

Nuova la mascherina porta faro, più bombata, ma dalla linea discutibile in totale controtendenza a quelle sempre più piatte e più simili alla tabella porta-numero del cross. Nuovo il rivestimento sella dal grande grip, subito avvertibile appena si sfiora con la mano.

Anche i parafanghi si differenziano dalla Kappa, entrambi quadrati e spigolosi.

Gli ingombri, una volta in sella sono del tutto simili alle nuove Ktm, stretta e filante all'altezza dei convogliatori, mentre sembra allargarsi un poco nella parte posteriore. Una livrea innovativa quindi, derivata in gran parte dai modelli Husqvarna cross 2016 che già ci avevano folgorati.

Il risultato?

Che piacciono o no, le scelte di design apportate nel complesso alla Husqy, di certo, **non la fanno passare inosservata.**

Test

Husqvarna
TE 300 - FE 250 - 2017

TEST RIDE • HUSQVARNA

Il trend stilistico è quello di differenziarsi con linee pulite ed eleganti e persino l'abbigliamento tecnico firmato Husqvarna è coordinato alla moto.

D'altronde anche l'occhio vuole la sua parte! Inutile negare (e direi finalmente) anche nell'enduro eternamente, in ritardo rispetto al motocross, si comincia ad essere un po' "fighetti".

Husqvarna, vero campione di stile e marketing, dimostra di essere molto attenta a questo aspetto.

La seconda differenza, ma non per importanza è il Link. Qui il popolo degli enduristi di scatenata, meglio o peggio?

Ktm assicura che nell'enduro il sistema PDS è ancora la soluzione migliore, soprattutto perché affidabile e dalla semplice manutenzione, ma quando parliamo di comfort si parla di leverage e di Husqvarna.

La sensazione è che con questa mossa strategica il management Husqvarna abbia voluto abbracciare tutti quegli appassionati che "storcono il naso" al solo vedere il sistema PDS ed incuriosendo quella fetta di utenti fedeli alle moto giapponesi o al sistema top-link.

Il leverage al posto del PDS, è la sostanziale differenza tra Ktm e Husqvarna.

La terza differenza è il **telaietto posteriore** in materiale composito. È costruito in tre parti e composto per il 30% da fibra di carbonio che lo rende quindi notevolmente leggero (1,4kg), ovvero 1kg in meno rispetto alla versione precedente.

Entriamo nel dettaglio sulla componentistica delle Husky.

Husqvarna ([link a parte](#)), è paragonabile ad una bellissima Ktm accessoriata, qua-

si al livello del modello **Six Days**, ma con uno stile tutto suo ed un prezzo di listino inferiore (circa € 500).

Le Husqvarna hanno di serie accessori che le Ktm non hanno, o meglio, che le Ktm di serie non hanno.

I **regolatori del pre-carico molla**, che nelle Ktm sono accessori da acquistare a parte da catalogo Powerparts, al costo di circa € 200, sulle Husq sono di serie.

Con questi regolatori possiamo variare il pre-carico molla senza l'ausilio di alcun attrezzo. Il **paramotore** è un elemento essenziale, potremo risparmiarcelo nel cross, ma se vogliamo proteggere il nostro telaio e i carter dagli urti in mulattiera non possiamo farne a meno.

Il nuovo paramotore in PVC è ancorato con due semplici viti alla culla del telaio con una predisposizione a fori filettati.

Sparisce il sistema classico adottato in precedenza con staffe posticce e di scarsa efficacia. Il suo costo se non fosse di serie sarebbe di circa € 100.

Sulla gamma 2T non è di serie la protezione in carbonio dell'espansione.

Comando di selezione della mappatura. Sui modelli 4T è di serie la comoda pulsantiera plug & play per gestire le mappe, standard e hard (circa €120) e per associare ad entrambe il **sistema TC**, mentre **sulle 2 t è di serie il selettore di mappatura.**

Cerchi Did, piastre in ergal di color nero e coperture Metzeller completano la dotazione di serie.



Il Motoclub Montefeltro, con base tra Rimini e il suo entroterra, ha creato un bellissimo tracciato a Fratte di Sassofeltrio.



TEST DINAMICO

L'occasione si è presentata lo scorso dicembre, quando il **Motoclub Montefeltro**, con base tra Rimini e il suo entroterra, ha organizzato una splendida gara a coppie in località Fratte di Sassofeltrio.

Per l'occasione la concessionaria **Motorstore** di San Marino, nelle vesti di **Roberto Corbelli**, ha messo a disposizione dei partecipanti le nuove Husqvarna 2017 per un **test drive**. Tanti amatori riuniti in un'unica giornata e un tracciato impegnativo a nostra completa disposizione ci è sembrata un'opportunità da non lasciarsi sfuggire per la realizzazione di questa prova.

Per l'evento è stato creato un percorso misto comprendente l'intera pista da cross e circa 3 km di tracciato di enduro adiacente al circuito composto da un pratone con ripida salita, una serie di curve a scendere in contropendenza, un passaggio dentro il greto del fiume con sassi smossi, salti naturali e curve con battenti in un fitto fettucciato tra i pioppi dove poter mettere sotto stress le moto.

I modelli che abbiamo deciso di provare sono la **TE 300 2t**, e la 4 tempi **FE 250**.

Tra i presenti all'evento abbiamo scelto di riportare le impressioni di **due piloti di differenti età e ambizioni**, il tutto per offrirvi una panoramica completa sulle sensazioni di guida.



Nuove sospensioni Xplor 48 con i registri in testa e i regolatori del precarico molla.

Se volessimo però equipaggiare le nostre Husqvarna di tutte le Special parts presenti su una KTM Six Days, come il disco anteriore flottante, quello posteriore pieno, la corona bi-componente e altre "schiccherie", dovremmo sicuramente investire qualche altro centinaio di euro.

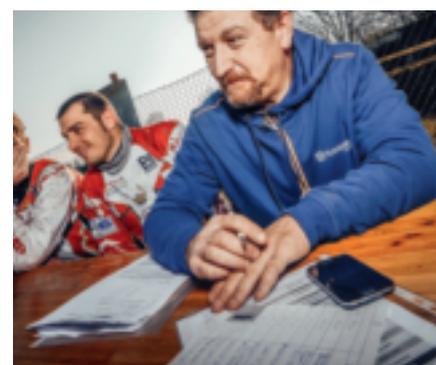
Come potete verificare dalla tabella, **Husqy si posiziona intelligentemente sia come prezzo che come dotazione di accessori esattamente fra i due modelli KTM, quello standard e quello Six Days.**



Sui modelli 4T è di serie la comoda pulsantiera plug & play per gestire le mappe e per innestare il sistema TC.



Due differenti importanti rispetto alle KTM, il sistema leveraggio e il telaio posteriore in materiale composito.



Roberto Corbelli di Motorstore ha messo a disposizione le moto per il test ride.

TABELLA COMPARATIVA PREZZI (franco concessionario)

CILINDRATA	KTM	HUSQVARNA	KTM SIX DAYS
TE 300 2t	9.070	9.340	9.800
FE 250 4t	9.480	9.760	10.220



Husqvarna
TE 300 - 2017

TE 300

**COSTRUITO PER AFFRONTARE
SFIDE STRAORDINARIE.**



Il controalbero è integrato e molto compatto e riduce in modo significativo le vibrazioni.



MIRCO BETTINI

Classe 1963, istruttore di guida FMI e rallysta esperto di Africa.

La 300 2t è sempre stata una cilindrata da me molto apprezzata, non l'ho mai posseduta e non ci ho mai corso, ma ho avuto il piacere di guidarla diverse volte.

Appena salito ho avuto la **stessa sensazione di confidenza della 450**, estrema leggerezza. Il sistema ammortizzante trasmette una sensazione di morbidezza non usuale, ottimo sulle piccole asperità si rivela molto progressivo e ben tarato anche sui salti senza mai andare a fine corsa anche con un buon peso come il mio.

Ottima frenata, modulabile e sempre gestibile grazie alle pinze e i comandi Brembo e ai dischi GSK di alta qualità.

Anche quando le braccia cominciano a essere stanche e perdo un po' di sensibilità nelle dita, la frenata mi trasmette comunque fiducia. Mi sono meravigliato che, nonostante sia una due tempi, **la moto è priva di vibrazioni**, grazie al contralbero di bilanciamento montato late-



RAÜL BUDELLINI

Studente e appassionato di 17 anni, gareggia al campionato motorally e al regionale enduro. E' ritenuto il giovane emergente del Motoclub Montefeltro.

Passare da un Ktm 125 alla TE 300 non è facile e mi è servito qualche giro di pista per imparare a dosarne il gas.

L'erogazione è lineare e se insisti nelle marce **occorre essere ben allenati** ma le

sue doti di maneggevolezza e leggerezza la rendono **facile ed intuitiva**.

Nella zona tra i pioppi, curve strette e canali obbligati la moto era veramente facile da condurre, mentre nel tratto del fiume con tutti quei sassi smossi ero un po' in difficoltà, la moto andava veramente forte. Nei pratoni e nelle curve in discesa in contropendenza ha dato veramente il meglio di sé, riuscivo a piegarla anche con stile. In pista poi, abituato alla mia che devo forzare sui salti e viaggiare sempre con la frizione in mano, mi è risultata facile.

Ho trovato le sospensioni troppo morbide per il tipo di tracciato ed il mono un po' troppo duro.

Complessivamente penso che, nonostante la cilindrata sia eccessiva per la mia giovane età, questa moto dia il meglio di sé nelle escursioni di enduro, dove i sentieri si distendono e puoi spalancare il gas; **ha un motore infinito** e in pochi metri raggiunge delle velocità a cui non sono ancora abituato.

Vista la potenza ai bassi regimi e alla sua leggerezza, credo sia particolarmente indicata nel tecnico particolarmente difficile dove queste cilindrature spopolano da alcuni anni. ||

DATI TECNICI: TE 300 - 2017

:: **Motore**

- Costruzione: 1 cilindri, motore a 2 tempi
- Alesaggio: 72 mm
- Corsa: 52,3 mm
- Avviamento: Pedale di avviamento e starter elettrico
- Cambio: 6 marce
- Friz.: DDS multidisco in bagno d'olio, comando idraulico Magura
- EMS: Kokusan

:: **Telaio**

- Telaio: a traliccio centrale in acciaio 25CrMo4
- Sosp. ant.: forcella a steli rovesciati WP Xplor 48 con regolatore precarico
- Sospensione post.: Ammortizzatore WP
- Escursione anteriore: 300 mm
- Escursione posteriore: 330 mm
- Freno anteriore: pinza flottante a due pistoncini Brembo
- Freno posteriore: pinza flottante a pistoncino singolo Brembo
- Diametro disco freno ant.: 260 mm
- Diametro disco freno post.: 220 mm
- Catena: X-Ring 5/8 x 1/4"
- Inclinazione canotto di sterzo: 63,5 °
- Altezza minima da terra: 370 mm
- Altezza sella: 960 mm
- Capacità serbatoio: (circa) 10 l
- Peso senza carburante: 102,4 kg

Il motore a 2 tempi di 300 cc alza l'asticella delle caratteristiche prestazionali della sua classe. Il motore, completamente ridisegnato, presenta una nuova disposizione dell'albero per una migliore centralizzazione delle masse e un nuovo controalbero di bilanciamento che riduce le vibrazioni.





Husqvarna
FE 250 - 2017

FE 250

LA PIÙ LEGGERA E COMPATTA
ENDURO 4 TEMPI HUSQVARNA



TEST RIDE

Salito in sella della 250 mi sono trovato subito a mio agio. Una bella piega del manubrio, leve freno e frizione regolate come piacciono a me e persino il freno posteriore che io uso in posizione molto alta per poter riuscire a frenare da in piedi senza dover scompormi nella guida, tutto era già regolato a mio piacimento. Mi accorgo subito appena salito del **grip della sella** e della giusta posizione della leva del cambio, altezza sella, pedane manubrio. Insomma una moto perfetta per la mia taglia che sono 1,80 per circa 70kg di peso.

Avvio il motore con lo starter elettrico, anche se ancora mi fa un po' impressione non vedere la leva di avviamento a pedale. Bastano pochi metri per saggiare da subito la leggerezza della Husqvarna.

Entro subito in pista, il tempo a disposizione è poco e io voglio farmi un'idea chiara su questo modello.

Abituato a un propulsore 125cc, sento subito la differenza di erogazione.

Il motore non brilla particolarmente, mi aspettavo fosse più arrogante, invece la 250 è docile e mi porta subito a spingere.

Sicuramente il fondo pesante con molto fango frena la "duemmezzo" e non mi permette di percepire la reale potenza del propulsore. Quasi come fossi sulla mia due tempi, mi aiuto con la frizione nelle uscite di curva, impostando da subito una guida dinamica e aggressiva con un ottimo controllo. Per capirci, non sono in balia del mezzo, non mi strappa le braccia, riesco a gestirla bene, mi diverto e mi trasmette un ottimo feeling.

Le forcelle sono un po' troppo morbide e cedevoli per il circuito cross, così intervengo sul registro compressione frenandola, ma anche esagerando con i registri non sento particolari variazioni. Invece **le nuove Xplor 48 funzionano egregiamente nel fettucciato e nel tratto di fiume.**

Sostanzialmente nei tratti lenti e tecnici l'anteriore funziona molto bene, ma appena si spinge con l'acceleratore si trova un po' il limite di questo sistema a steli separati (*uno per il rebound e uno per la compressione*).

Durante la guida ho la costante e spiacevole sensazione di un avantreno basso.

È l'occasione giusta per sfruttare quello

che non ho sul mio Ktm, ossia i **registri di precarico molla**. Porto il precarico molla a +6 mm e già sento l'avantreno più sostenuto.

Non ho potuto testare la 250 in una vera mulattiera di sassi smossi e bagnati e quindi non posso raccontarvi nel dettaglio il funzionamento del leveraggio e del mono, quello che posso dire è che nelle profonde buche scavate da più di 100 moto che per due ore hanno massacrato il tracciato di gara e nel tratto di fiume, il posteriore mi ha trasmesso un'ottima sensazione con grande trazione e stabilità.

La ciclistica è di riferimento, agile e reattiva per un divertimento assicurato.

Nel complesso un'ottima moto e una divertentissima cilindrata, ideale per chi è alle prime armi grazie alla sua leggerezza ad un motore pastoso, ma indicata anche per il pilota agonista che sappia spremere a fondo e sfruttarla al pieno delle sue potenzialità con una guida sportiva.

I cavalli non mancano, ma per fare il tempo sul giro bisogna saper guidare bene. ||

DATI TECNICI: FE 250-2017

.....

:: Motore

.....

- Costruzione: 1 cilindro, motore a 4 tempi
- Alesaggio: 78 mm
- Corsa: 52,3 mm
- Avviamento: Starter elettrico
- Cambio: 6 marce
- Friz.: DDS multidisco in bagno d'olio, comando idraulico Magura
- EMS Keihin EMS

.....

:: Telaio

.....

- Telaio: a traliccio centrale in acciaio 25CrMo4
- Sosp. ant.: forcella a steli rovesciati WP Xplor 48 con regolatore di precarico
- Sospensione post.: Ammortizzatore WP
- Escursione anteriore: 300 mm
- Escursione posteriore: 330 mm
- Freno anteriore: pinza flottante a due pistoncini Brembo
- Freno posteriore: pinza flottante a pistoncino singolo Brembo
- Diametro disco freno ant.: 260 mm
- Diametro disco freno post.: 220 mm
- Catena: X-Ring 5/8 x 1/4"
- Inclinazione canotto di sterzo: 63,5°
- Altezza minima da terra: 370 mm
- Altezza sella: 970 mm
- Capacità serbatoio: (circa) 8,5 l
- Peso senza carburante: 105,8 kg



Il motore è stato ridisegnato ed è ora più potente, leggero e compatto. Il risultato è un propulsore di 20 mm più corto e di 700 grammi più leggero di prima, per un peso totale di 27,6 kg, comprensivo di avviamento elettrico.