Husqvarna Motorcycles millésime 2013.
Table des matières.

1. Husqvarna Motorcycles – innovation, tradition, course. 2

2. Les nouvelles Husqvarna TE 250 R et TE 310 R. 4

3. Les nouvelles Husqvarna TXC 250 R et TXC 310 R. 7

4. La nouvelle Husqvarna TC 250 R. 10

5. D’autres modifications spécifiques aux modèles 2013. 12

6. Fiches techniques. 14

1. Husqvarna Motorcycles – innovation, tradition, course.

Constructeur de motos de route et tout terrain opérant à l’échelle internationale, Husqvarna Motorcycles a été créé en Suède et est entré dans le giron de BMW Group en 2007. La marque de moto aux origines scandinaves peut se vanter d’une tradition plus que centenaire dans la construction de motos et est ainsi le plus ancien constructeur au monde dont la production n’a jamais cessé.

L’alliance avec BMW Motorrad pérennise et dynamise la force d’innovation de Husqvarna Motorcycles, sis à Cassinetta di Biandronno dans la province de Varese en Italie du Nord.

Riche d’une histoire de dix décennies, l’entreprise Husqvarna Motorcycles a pu fêter de grands succès dans les courses offroad internationales. Elle compte aujourd’hui 82 titres mondiaux à son actif.

En outre, le lancement en 2011 des modèles Husqvarna Nuda 900 et Husqvarna Nuda 900R, a signé le retour de la marque sur le créneau des motos de route. Ces motos développées en coopération avec BMW Motorrad se distinguent par le langage puriste des formes, à la fois sportif et dynamique, qui est l’apanage de Husqvarna. En présentant les études Husqvarna Concept MOAB, Husqvarna Concept Strada et
Husqvarna Concept BAJA, la marque a récemment donné un avant-goût de ce qui pourrait encore enrichir la gamme.

Que ce soit dans le domaine technique ou sportif, Husqvarna Motorcycles poursuit aussi sans faille et avec un grand dynamisme l’offensive modèles lancée avec l’introduction réussie des routières dans sa spécialité traditionnelle, le tout terrain.

C’est ainsi qu’en tout début 2012, le constructeur a fait une entrée en scène en fanfare au légendaire Rallye Dakar en remportant d’emblée une étape. Dans la saison 2012 à peine commencée, Husqvarna Motorcycles a apporté la preuve impressionnante de sa combativité en décrochant le titre au Championnat d’Italie open de motocross 2012, en s’adjugeant des victoires au Championnat d’Allemagne de Cross Country et au Championnat d’Espagne d’Enduro, en rentrant dans le top ten du Championnat du Monde MX2 et en remportant des épreuves du Championnat du Monde d’Enduro, sans oublier la première victoire de la nouvelle Nuda 900R sur piste asphaltée.

Aujourd’hui, Husqvarna Motorcycles poursuit son ambitieuse offensive modèles en ayant déjà l’année prochaine en ligne de mire : le millésime 2013 des modèles tout terrain est dévoilé en juin 2012 et aligne des motos hautes performances encore plus dynamiques et fascinantes du point de vue technique, dédiées à l’enduro et au motocross, aux pilotes de loisir comme aux compétiteurs.

2. Les nouvelles Husqvarna TE 250 R et TE 310 R.

En gagnant le Championnat du Monde d’Enduro 2011 dans les deux catégories de pointe, Husqvarna Motorcycles a étayé une fois encore son ambition sportive élevée dans cette discipline du sport tout terrain. Au guidon de sa TE 250, le Finlandais Juha Salminen s’est adjugé la couronne mondiale de la catégorie E1, alors que son coéquipier de la même marque, le Français Antoine Meo, a été sacré Champion du Monde de la catégorie E2 avec sa TE 310, ramenant ainsi le titre à Husqvarna Motorcycles. Cerise sur le gâteau, Husqvarna a remporté le titre des constructeurs dans les deux catégories, ce qui est très motivant pour l’équipe.

Nouvelle culasse et injection de carburant pour accroître encore les performances.

Pour l’année motos 2013 (saison de course 2012), les deux trails de compétition prisés ont fait l’objet d’une refonte profonde, notamment le monocylindre quatre temps à refroidissement liquide. C’est ainsi que la conception de la culasse dotée de soupapes en acier a été optimisée pour plus de puissance et de couple. En outre, la nouvelle injection d’essence électronique de Keihin assure une meilleure progressivité à l’ouverture des gaz tout en rendant le moteur encore plus facile à conduire.

Puissance et couple accrus sur pratiquement toute la plage des régimes.

Comme par le passé, le puissant monocylindre quatre temps, accouplé à une boîte à six rapports, est un des moteurs les plus légers par rapport à la concurrence : il n’accuse que 23 kilogrammes sur la balance. Un coup d’œil jeté sur les courbes de couple et de puissance révèle les progrès effectués par les deux nouveaux trails de compétition dans le domaine des performances du moteur. Le « R » venant compléter le nom des modèles reflète bien cette progression importante. Par rapport à leurs devancières, la TE 250 R comme la TE 310 R affichent une hausse significative de la puissance et du couple qui se maintient sur toute la plage des régimes importants en phase de conduite. Alors que la nouvelle TE 310 R affiche un gain de près de 5 pour cent en puissance pure et d’environ 8 pour cent en couple maximal, la nouvelle TE 250 R offre une puissance et un couple maximum en hausse de quelque 8 pour cent. Outre la culasse revue et perfectionnée et la nouvelle injection, le collecteur redessiné y est aussi pour quelque chose.

Partie cycle éprouvée dotée de composants haut de gamme triés sur le volet.

À l’instar de tous les modèles tout terrain signés Husqvarna, les nouvelles TE 250 R et TE 310 R possèdent un cadre en acier rigide en torsion constitué de tubes de section rectangulaire, ovale et ronde. Au niveau de la tête de direction, il est renforcé par des plaques d’acier au chrome-molybdène 25CrMo4 pour plus de rigidité structurelle.

La roue avant est guidée par une fourche télescopique inversée Kabaya réglable en détente et en compression, dont les fourreaux ont un diamètre de 48 millimètres. À l’arrière, la suspension et l’amortissement sont assurés par un combiné ressort/amortisseur central Kabaya à biellettes de renvoi. Le combiné ne permet pas seulement de régler la précontrainte du ressort, mais aussi l’étage de détente et de compression pour différentes plages de vitesse et offre ainsi des possibilités de réglage optimales en fonction des besoins du circuit.

Dotation optimisée pour améliorer encore l’aptitude au quotidien.

En dotation standard, les nouvelles TE 250 R et TE 310 R sont livrées avec des cartographies moteur homologuées pour la route. Pour la compétition, deux setups supplémentaires, pour un débit de puissance tout en douceur ou spontané et agressif, sont disponibles dans la gamme des accessoires. Le pilote passe rapidement et confortablement d’un setup à l’autre en appuyant sur le bouton (accessoire) disposé sur le commodo gauche.

La présence du nouveau système d’injection a permis de supprimer le dispositif de démarrage à chaud indispensable sur les devancières. Le carter moteur est doté d’une nouvelle vis de vidange d’huile magnétique qui fixe les particules d’abrasion métallique. Le cockpit est complété par le témoin du système d’injection ainsi que par un compteur d’heures de service du moteur séparé. Les commandes au guidon ont également été revues pour les rendre encore plus pratiques. Ainsi, le commodo droit ne comprend plus que le bouton du démarreur électrique, alors que celui de gauche est désormais plus petit et plus compact. Tous les contacteurs et connecteurs sont protégés contre l’infiltration d’eau.

Parmi les nouveaux détails d’équipement, mentionnons la mousse antichoc sur le guidon pour une protection efficace du pilote en cas d’impact ainsi que les poignées noires déjà collées sur le guidon et, donc, assurées contre toute torsion intempestive. Les rétroviseurs redessinés offrent une meilleure vue vers l’arrière. De plus, tous les nouveaux modèles sont pourvus de nouveaux autocollants plus résistants sur la partie arrière, et les caches latéraux adoptent un nouveau dessin graphique réalisé par surmoulage. Les nouveaux modèles ne possèdent plus de serrure de contact. Un nouveau radiateur, renforcé et plus robuste, tient mieux compte des conditions éprouvantes rencontrées sur le terrain. Un condensateur permet par ailleurs de faire fonctionner le moteur même avec une batterie défectueuse.

Pour le marché nord-américain, la nouvelle TE 310 R est équipée de pneus de compétition et, côté moteur, d’un système de filtre à charbon actif repositionné requis pour l’homologation.

3. Les nouvelles Husqvarna TXC 250 R et TXC 310 R.

Pour le marché nord-américain, Husqvarna Motorcycles propose les modèles TXC 250 R et TXC 310 R, spécialement adaptés aux épreuves de cross country. Contrairement aux trails de compétition, ces motos ne sont pas homologuées pour les routes publiques et renoncent de ce fait au système d’éclairage et aux instruments, ce qui leur fait gagner environ 4 kilogrammes par rapport aux trails de compétition.

Performances accrues grâce à une nouvelle culasse et au système d’injection.

Pour la saison 2013, Husqvarna Motorcycles a aussi revu de fond en comble les deux trails de cross country, surtout au niveau du monocylindre quatre temps à refroidissement liquide. Comme pour les deux nouveaux trails de compétition, la culasse de la TXC 250 R et de la TXC 310 R a été redessinée pour accroître le débit de puissance et de couple. La nouvelle injection électronique de Keihin améliore là aussi la réaction à l’accélération tout en rendant le moteur plus facile à conduire.

Gain de puissance et de couple sur toute la plage des régimes.

Avec le monocylindre quatre temps vigoureux accouplé à une boîte
à six rapports qui n’affiche que 22 kilogrammes sur la balance,
Husqvarna Motorcycles propose toujours un des moteurs les plus légers du segment. Les courbes de puissance et de couple montrent que les deux nouvelles motos de course ont nettement gagné en termes de performances moteur. Par rapport à leurs devancières, la TXC 250 R et la TXC 310 R se distinguent par une nette augmentation de la puissance et du couple sur toute la plage des régimes importants en phase de conduite, augmentation dont témoigne, ici aussi, le « R » ajouté au nom des modèles. La nouvelle TXC 310 R profite d’un surcroît de puissance de près de 5 pour cent et d’un couple maximal accru d’environ 8 pour cent. La puissance et le couple maximum de la nouvelle TXC 250 R ont progressé de quelque 8 pour cent. Ce gain de puissance et de couple est essentiellement attribuable à la culasse revue et perfectionnée, au nouveau système d’injection et au collecteur d’échappement redessiné.

Partie cycle au tarage spécifique dotée de composants haut de gamme sélectionnés.

Comme sur tous les modèles tout terrain signés Husqvarna, un cadre en acier rigide en torsion constitué de tubes de section rectangulaire, ovale et ronde est au cœur de la partie cycle des nouvelles TXC 250 R et TXC 310 R. Pour accroître encore la rigidité structurelle, des plaques d’acier au chrome-molybdène 25CrMo4 viennent renforcer ce cadre au niveau de la tête de direction.

À l’avant, une fourche télescopique inversée Kabaya réglable en détente et en compression, dont les fourreaux ont un diamètre de 48 millimètres, assure le guidage de la roue. Contrairement aux TE 250 R / TE 310 R (cartouche ouverte), cette fourche est dotée d’un amortissement à cartouche scellée, comme la TC 250. À l’arrière, un combiné ressort/amortisseur central Kabaya à biellettes de renvoi se charge de la suspension et de l’amortissement. Pour offrir des possibilités de réglage optimales en fonction du circuit emprunté, le combiné ne permet pas seulement de régler la précontrainte du ressort, mais aussi l’étage de détente et de compression pour différentes plages de vitesse.

À la différence des trails de compétition TE 250 R et TE 310 R, leurs sœurs TXC 250 R et TXC 310 R bénéficient d’un tarage ressort/amortisseur spécialement adapté à leur vocation, les courses de cross country. Pour maximaliser l’adhérence et la traction, elles sont de plus équipées, en départ usine, de pneus de compétition de 80/100-21“ à l’avant et de 110/100-18“ à l’arrière.

Dotation enrichie pour le cross country dans des conditions éprouvantes.

Deux setups pour un débit de puissance tout en douceur ou spontané et agressif (accessoire) tiennent compte des exigences de la course. Le pilote peut passer d’un setup à l’autre sur l’unité de commande (accessoire) logée sur le guidon.

Pour mieux adapter les motos à la compétition, le dispositif de démarrage à chaud a pu être supprimé grâce à la présence de la nouvelle injection d’essence. Le carter moteur est équipé d’une nouvelle vis de vidange d’huile magnétique qui fixe les particules d’abrasion métallique.

Un témoin supplémentaire pour le système d’injection a été installé sur le té de fourche supérieur et, donc, dans le champ de vision idéal du pilote. Les commandes au guidon revues s’avèrent être encore plus pratiques à utiliser. À droite, il n’y a plus que le bouton du démarreur électrique, alors que le commodo gauche est désormais plus petit et plus compact. Tous les contacteurs et connecteurs sont protégés contre l’infiltration d’eau.

La mousse antichoc sur le guidon qui protège efficacement le pilote en cas d’impact, est un nouveau détail d’équipement. Des poignées noires collées sur le guidon empêchent toute torsion intempestive.

Les nouveaux autocollants plus résistants, adaptés aux conditions rudes du tout terrain, sont une autre optimisation fonctionnelle prévue pour le nouveau millésime 2013. En outre, un nouveau radiateur, renforcé et, donc, plus robuste, répond aux conditions difficiles du cross country.

4. La nouvelle Husqvarna TC 250 R.

Avec la TC 250 R, millésime 2013, Husqvarna Motorcycles propose aussi une moto de course hautement compétitive pour le motocross en catégorie MX2. Reposant sur le travail des ingénieurs d’étude de Husqvarna Motorcycles et l’expérience acquise au Championnat du Monde MX2, de nombreuses évolutions techniques ont été reprises sur la moto de série pour rendre la TC 250 R encore plus percutante. Comme pour les modèles d’enduro et de cross country, le « R » ajouté au nom du modèle reflète l’état de la technique le plus avancé.

Monocylindre quatre temps de haute technicité pour des performances de pointe en MX2.

Poids plume inégalé de son segment, le moteur à quatre temps de seulement 22 kilogrammes a déjà été revu pour la saison 2012 pour le rendre encore plus facile à conduire et encore plus robuste. Se targuant de deux arbres à cames en tête et d’une distribution résistant aux régimes élevés faisant appel à des basculeurs et à quatre soupapes en titane léger, ce moteur réunit les meilleures conditions pour débiter une puissance très élevée et un couple optimal. Outre ces composants favorisant les performances, un système d’injection électronique de Keihin intégrant un corps de papillon de 42 millimètres ainsi qu’un alternateur de Kokusan veillent à une préparation optimale du mélange, à une combustion idéale et, donc, un rendement parfait. Afin de maximiser les performances du moteur, la ligne d’échappement a reçu un collecteur redessiné. Le gain de performances net ainsi obtenu se reflète ici aussi dans le « R » ajouté au nom du modèle.

Partie cycle motocross, une conception sophistiquée qui sait encaisser.

La nouvelle TC 250 R fait confiance à un cadre d’acier noir revêtu par poudrage haut de gamme constitué de tubes de différentes sections. Pour lui conférer une rigidité maximale en torsion, le cadre est renforcé, au niveau de la tête de direction, par des plaques d’acier au chrome-molybdène 25CrMo4. À l’avant, une fourche télescopique inversée haut de gamme de Kabaya affichant des fourreaux de 48 millimètres de diamètre et un amortissement à cartouche scellée, se charge de la suspension et de l’amortissement. Elle se distingue par ses réactions particulièrement fines et ses possibilités de régler l’amortisseur en détente et en compression. À l’arrière, un combiné ressort/amortisseur central Kabaya à biellettes de renvoi assure la suspension et l’amortissement de la nouvelle TC 250 R. Sur ce combiné, il est également possible de régler la précontrainte du ressort ainsi que l’étage de détente et de compression de l’amortisseur pour différentes plages de vitesse, afin de réaliser le tarage optimal et d’assurer la meilleure traction possible sur tous les terrains, avec des bosses rapprochées ou de longues ondulations.

Dotation taillée sur mesure pour des courses sans concessions.

En course, deux setups moteur (accessoire) tiennent compte des exigences du circuit emprunté par un débit de puissance tout en douceur ou spontané et agressif. Le pilote peut passer d’un setup à l’autre rapidement et sûrement via l’unité de commande (accessoire) gauche du guidon.

La présence de la nouvelle injection d’essence a permis de renoncer au dispositif de démarrage à chaud, pour rendre la moto encore plus apte aux courses. Le carter moteur est équipé d’une nouvelle vis de vidange d’huile magnétique qui fixe les particules d’abrasion métallique.

Autre nouveauté : la mousse antichoc sur le guidon qui protège efficacement le pilote en cas d’impact. Les poignées noires sont déjà collées sur le guidon, ce qui évite toute torsion intempestive. De nouveaux autocollants plus résistants ainsi qu’un nouveau radiateur renforcé et plus robuste, répondent aux conditions difficiles du motocross.

5. D’autres modifications spécifiques aux modèles 2013.

De nombreuses modifications distinguant les trails de compétition Husqvarna TE 250 R/ TE 310 R, les machines de cross country TXC 250 R/ TXC 310 R ainsi que la TC 250 R dédiée aux courses de motocross, bénéficient aussi aux autres modèles de la gamme tout terrain de Husqvarna Motorcycles.

C’est ainsi que tous les autres modèles profitent de la nouvelle harmonie de couleurs, millésime 2013, alors que les autocollants de qualité optimisée répondent encore mieux aux sollicitations contraignantes du tout terrain. Outre les nouvelles poignées noires, collées sur le guidon de sorte à ne plus se tordre, tous les modèles disposent désormais d’une mousse antichoc sur le guidon appelée à protéger le pilote avec efficacité en cas d’impact du thorax, voire même de la tête.

Pour le marché nord-américain, les modèles TE 449 et TE 511 ont été équipés d’un système de filtre à charbon actif. Requis pour l’homologation, il a été redessiné et repositionné sur le côté droit du moteur en un endroit bien protégé en cas de chute. Par ailleurs, en Amérique du Nord, la TE 449 et la TE 511 sont livrées, de série, avec des pneus de compétition.

Autres nouveaux modèles tout terrain dans la gamme 2013 de Husqvarna Motorcycles :

Motocross

CR 125

TC 449

Enduro

WR 125/ 250/ 300

TE 449/ 511

Cross Country

TXC 511

6. Fiches techniques.
Husqvarna CR 125.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Husqvarna CR 125 |
| Moteur |  |
| Architecture | monocylindre à 2 temps |
| Alésage / course | 54 mm x 54,5 mm |
| Cylindrée | 124,82 cm³ |
| Rapport volumétrique | 8,8 / 1 |
| Alimentation en carburant / gestion moteur | carburateur, valve à membrane / gestion moteur électronique, avance variable à l'allumage |
| Démarrage | par kick  |
| Refroidissement | refroidissement liquide |
| Homologation | sans homologation, USA : autocollant rouge |
| Transmission |  |
| Embrayage | multidisques en bain d'huile |
| Boîte de vitesses | à 6 rapports, en prise constante |
| Transmission finale | 13 dents / 50 dents (3,846) |
| Partie cycle / freins |  |
| Cadre | simple berceau en acier ; partie arrière en alliage léger |
| Suspension avant | fourche télescopique inversée Kabaya à cartouche scellée ; amortissement réglable en compression et en détente ; ø 48 mm |
| Suspension arrière | mono-amortisseur hydraulique Sachs ; ressort réglable en précontrainte, amortissement réglable en compression et en détente |
| Débattement avant | 300 mm  |
| Débattement arrière | 296 mm |
| Roues | à rayons en alliage léger |
| Jante avant | 1,60"x21" |
| Jante arrière | 2,15"x19" |
| Pneu avant | 80/100 - 21" |
| Pneu arrière | 100/90 - 19" |
| Frein avant | disque fixe de 260 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant |
| Frein arrière | disque fixe de 240 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant |
| Dimensions / poids |  |
| Empattement | 1460 mm |
| Hauteur de selle, poids à vide | 985 mm  |
| Garde au sol, à vide | 325 mm  |
| Chasse | 111 mm  |
| Angle de tête de direction | 26.5° |
| Poids à sec | 94 kg |
| Capacité réservoir | 7 l  |

Husqvarna TC 250 R.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Husqvarna TC 250 R |
| Moteur |  |
| Architecture | monocylindre à 4 temps, 4 soupapes par cylindre, double ACT, lubrification à carter humide |
| Alésage / course | 79 mm x 50,9 mm |
| Cylindrée | 249,5 cm³ |
| Rapport volumétrique | 13,5 / 1 |
| Alimentation en carburant / gestion moteur | injection électronique / gestion moteur numérique, allumage à décharge de condensateur, avance variable à l'allumage |
| Démarrage | par kick  |
| Refroidissement | refroidissement liquide |
| Homologation | sans homologation, USA : autocollant rouge |
| Transmission |  |
| Embrayage | multidisques en bain d'huile, à commande hydraulique |
| Boîte de vitesses | à 5 rapports, en prise constante |
| Transmission finale | 13 dents / 50 dents (3,846) |
| Partie cycle / freins |  |
| Cadre | simple berceau en acier ; partie arrière en aluminium |
| Suspension avant | fourche télescopique inversée Kabaya à cartouche scellée ; amortissement réglable en compression et en détente ; ø 48 mm |
| Suspension arrière | suspension "Soft Damp" progressive Kabaya avec mono-amortisseur hydraulique ; ressort réglable en précontrainte, amortissement réglable en détente, amortissement réglable en compression basse vitesse et haute vitesse |
| Débattement avant | 300 mm  |
| Débattement arrière | 296 mm |
| Roues | à rayons en alliage léger |
| Jante avant | 1,60"x21" |
| Jante arrière | 1,85"x19" |
| Pneu avant | 80/100 - 21" |
| Pneu arrière | 100/90 - 19" |
| Frein avant | disque fixe de 260 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant à 2 pistons |
| Frein arrière | disque fixe de 240 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant à piston unique |
| Dimensions / poids |  |
| Empattement | 1460 mm  |
| Hauteur de selle, poids à vide | 985 mm  |
| Garde au sol, à vide | 325 mm (12.79 in) |
| Chasse | 111 mm |
| Angle de tête de direction | 26,5° |
| Poids à sec | 101 kg  |
| Capacité réservoir | 6,5 l  |

Husqvarna TC 449.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Husqvarna TC 449 |
| Moteur |  |
| Architecture | monocylindre à 4 temps, 4 soupapes par cylindre, double ACT, lubrification à carter humide |
| Alésage / course | 98 mm x 59,6 mm  |
| Cylindrée | 449,6 cm³ |
| Rapport volumétrique | 13 / 1 |
| Alimentation en carburant / gestion moteur | injection électronique / gestion moteur numérique, allumage à décharge de condensateur, avance variable à l'allumage |
| Démarrage | électrique |
| Refroidissement | refroidissement liquide |
| Homologation | sans homologation, USA : autocollant rouge |
| Transmission |  |
| Embrayage | multidisques en bain d'huile, à commande hydraulique |
| Boîte de vitesses | à 5 rapports, en prise constante |
| Transmission finale | 15 dents / 53 dents (3,530) |
| Partie cycle / freins |  |
| Cadre | simple berceau en acier ; partie arrière en aluminium |
| Suspension avant | fourche télescopique inversée Kabaya à cartouche scellée ; amortissement réglable en compression et en détente ; ø 48 mm |
| Suspension arrière | suspension progressive Kabaya avec mono-amortisseur hydraulique ; ressort réglable en précontrainte, amortissement réglable en détente, amortissement réglable en compression basse vitesse et haute vitesse |
| Débattement avant | 300 mm  |
| Débattement arrière | 300 mm |
| Roues | à rayons en alliage léger |
| Jante avant | 1,60"x21" |
| Jante arrière | 2,15"x19" |
| Pneu avant | 80/100 - 21" |
| Pneu arrière | 110/90 - 19" |
| Frein avant | disque fixe de 260 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant à 2 pistons |
| Frein arrière | disque fixe de 240 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant à piston unique |
| Dimensions / poids |  |
| Empattement | 1490 mm  |
| Hauteur de selle, poids à vide | 963 mm |
| Garde au sol, à vide | 335 mm |
| Chasse | 101 mm  |
| Angle de tête de direction | 25,8° |
| Poids à sec | 108 kg  |
| Capacité réservoir | 8 l  |

Husqvarna TE 125.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Husqvarna TE 125 |
| Moteur |  |
| Architecture | monocylindre à 4 temps, 4 soupapes par cylindre, simple ACT, lubrification à carter humide |
| Alésage / course | 52 mm x 58,6 mm  |
| Cylindrée | 124,45 cm³ |
| Rapport volumétrique | 11,2 / 1 |
| Alimentation en carburant / gestion moteur | carburateur / gestion moteur numérique, allumage à décharge inductive, avance variable à l'allumage |
| Démarrage | électrique |
| Refroidissement | refroidissement liquide ; radiateur acec thermostat et ventilateur électrique |
| Homologation | Euro 3 |
| Transmission |  |
| Embrayage | multidisques en bain d'huile |
| Boîte de vitesses | à 6 rapports, en prise constante |
| Transmission finale | 14 dents / 59 dents (4,214) |
| Partie cycle / freins |  |
| Cadre | simple berceau en acier ; partie arrière en acier |
| Suspension avant | fourche télescopique inversée ; ø 40 mm |
| Suspension arrière | suspension "Soft Damp" progressive avec mono-amortisseur hydraulique ; ressort réglable en précontrainte |
| Débattement avant | 260 mm |
| Débattement arrière | 290 mm |
| Roues | à rayons en alliage léger |
| Jante avant | 1,60"x21" |
| Jante arrière | 2,15"x18" |
| Pneu avant | 90/90 - 21" |
| Pneu arrière | 120/90 - 18" |
| Frein avant | disque fixe de 260 mm, à commande hydraulique et étrier flottant |
| Frein arrière | disque fixe de 220 mm, à commande hydraulique et étrier flottant |
| Dimensions / poids |  |
| Empattement | 1450 mm |
| Hauteur de selle, poids à vide | 930 mm |
| Garde au sol, à vide | 305 mm  |
| Chasse | 104 mm  |
| Angle de tête de direction | 26° |
| Poids à sec | 117 kg  |
| Capacité réservoir | 9,5 l |

Husqvarna TE 250 R.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Husqvarna TE 250 R |
| Moteur |  |
| Architecture | monocylindre à 4 temps, 4 soupapes par cylindre, double ACT, lubrification à carter humide |
| Alésage / course | 79 mm x 50,9 mm |
| Cylindrée | 249,5 cm³ |
| Rapport volumétrique | 13,5 / 1 |
| Alimentation en carburant / gestion moteur | injection électronique / gestion moteur numérique, allumage à décharge de condensateur, avance variable à l'allumage |
| Démarrage | électrique et kick |
| Refroidissement | refroidissement liquide  |
| Homologation | Euro 3 |
| Transmission |  |
| Embrayage | multidisques en bain d'huile, à commande hydraulique |
| Boîte de vitesses | à 6 rapports, en prise constante |
| Transmission finale | 13 dents / 40 dents (3,076) |
| Partie cycle / freins |  |
| Cadre | simple berceau en acier ; partie arrière en aluminium |
| Suspension avant | fourche télescopique inversée Kabaya à cartouche ouverte ; amortissement réglable en compression et en détente ; ø 48 mm |
| Suspension arrière | suspension "Soft Damp" progressive Kabaya avec mono-amortisseur hydraulique ; ressort réglable en précontrainte, amortissement réglable en détente, amortissement réglable en compression basse vitesse et haute vitesse |
| Débattement avant | 300 mm  |
| Débattement arrière | 296 mm |
| Roues | à rayons en alliage léger |
| Jante avant | 1,60"x21" |
| Jante arrière | 2,15"x18" |
| Pneu avant | 90/90 - 21" |
| Pneu arrière | 120/90 - 18" |
| Frein avant | disque fixe de 260 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant à 2 pistons |
| Frein arrière | disque fixe de 240 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant à piston unique |
| Dimensions / poids |  |
| Empattement | 1470 mm |
| Hauteur de selle, poids à vide | 950 mm  |
| Garde au sol, à vide | 290 mm  |
| Chasse | 106 mm  |
| Angle de tête de direction | 26,5° |
| Poids à sec | 109 kg  |
| Capacité réservoir | 8,5 l  |

Husqvarna TE 310 R.

|  |  |
| --- | --- |
| Fiche technique | Husqvarna TE 310 R |
| Moteur |  |
| Architecture | monocylindre à 4 temps, 4 soupapes par cylindre, double ACT, lubrification à carter humide |
| Alésage / course | 82 mm x 57,35 mm  |
| Cylindrée | 302,44 cm³ |
| Rapport volumétrique | 13,1 / 1 |
| Alimentation en carburant / gestion moteur | injection électronique / gestion moteur numérique, allumage à décharge de condensateur, avance variable à l'allumage |
| Démarrage | électrique et kick |
| Refroidissement | refroidissement liquide  |
| Homologation | Euro 3, USA : conforme à la route |
| Transmission |  |
| Embrayage | multidisques en bain d'huile, à commande hydraulique |
| Boîte de vitesses | à 6 rapports, en prise constante |
| Tranmsission finale | 13 dents / 40 dents (3,076) |
| Partie cycle / freins |  |
| Cadre | simple berceau en acier ; partie arrière en aluminium |
| Suspension avant | fourche télescopique inversée Kabaya à cartouche ouverte ; amortissement réglable en compression et en détente ; ø 48 mm |
| Suspension arrière | suspension "Soft Damp" progressive Kabaya avec mono-amortisseur hydraulique ; ressort réglable en précontrainte, amortissement réglable en détente, amortissement réglable en compression basse vitesse et haute vitesse |
| Débattement avant | 300 mm  |
| Débattement arrière | 296 mm |
| Roues | à rayons en alliage léger |
| Jante avant | 1,60"x21" |
| Jante arrière | 2,15"x18" |
| Pneu avant | 90/90 - 21" |
| Pneu arrière | 120/90 - 18" |
| Frein avant | disque fixe de 260 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant à 2 pistons |
| Frein arrière | disque fixe de 240 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant à piston unique |
| Dimensions / poids |  |
| Empattement | 1470 mm  |
| Hauteur de selle, poids à vide | 950 mm  |
| Garde au sol, à vide | 290 mm |
| Chasse | 106 mm  |
| Angle de tête de direction | 26,5° |
| Poids à sec | 109 kg - USA : 112 kg |
| Capacité réservoir | 8,5 l |

Husqvarna TE 449.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Husqvarna TE 449 |
| Moteur |  |
| Architecture | monocylindre à 4 temps, 4 soupapes par cylindre, double ACT, lubrification à carter humide |
| Alésage / course | 98 mm x 59,6 mm  |
| Cylindrée | 449,6 cm³ |
| Rapport volumétrique | 12 / 1 |
| Alimentation en carburant / gestion moteur | injection électronique / gestion moteur numérique, allumage à décharge de condensateur, avance variable à l'allumage |
| Démarrage | électrique  |
| Refroidissement | refroidissement liquide  |
| Homologation | Euro 3, USA : conforme à la route |
| Transmission |  |
| Embrayage | multidisques en bain d'huile, à commande hydraulique |
| Boîte de vitesses | à 6 rapports, en prise constante |
| Transmission finale | 15 dents / 51 dents (3,4) |
| Partie cycle / freins |  |
| Cadre | simple berceau en acier ; partie arrière en aluminium |
| Suspension avant | fourche télescopique inversée Kabaya à cartouche ouverte ; amortissement réglable en compression et en détente ; ø 48 mm |
| Suspension arrière | suspension progressive Kabaya avec mono-amortisseur hydraulique ; ressort réglable en précontrainte, amortissement réglable en détente, amortissement réglable en compression basse vitesse et haute vitesse |
| Débattement avant | 300 mm  |
| Débattement arrière | 293 mm  |
| Roues | à rayons en alliage léger |
| Jante avant | 1,60"x21" |
| Jante arrière | 2,15"x18" |
| Pneu avant | 90/90 - 21" |
| Pneu arrière | 120/90 - 18" |
| Frein avant | disque fixe de 260 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant à 2 pistons |
| Frein arrière | disque fixe de 240 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant à piston unique |
| Dimensions / poids |  |
| Empattement | 1490 mm  |
| Hauteur de selle, poids à vide | 952 mm |
| Garde au sol, à vide | 333 mm  |
| Chasse | 101 mm |
| Angle de tête de direction | 25,8° |
| Poids à sec | 113 kg - USA : 116 kg  |
| Capacité réservoir | 8,5 l  |

Husqvarna TE 511.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Husqvarna TE 511 |
| Moteur |  |
| Architecture | monocylindre à 4 temps, 4 soupapes par cylindre, double ACT, lubrification à carter humide |
| Alésage / course | 101 mm x 59,6 mm  |
| Cylindrée | 477,5 cm³ |
| Rapport volumétrique | 12 / 1 |
| Alimentation en carburant / gestion moteur | injection électronique / gestion moteur numérique, allumage à décharge de condensateur, avance variable à l'allumage |
| Démarrage | électrique |
| Refroidissement | refroidissement liquide |
| Homologation | Euro 3, USA : autocollant rouge |
| Transmission |  |
| Embrayage | multidisques en bain d'huile, à commande hydraulique |
| Boîte de vitesses | à 6 rapports, en prise constante |
| Transmission finale | 15 dents / 51 dents (3,4) |
| Partie cycle / freins |  |
| Cadre | simple berceau en acier ; partie arrière en aluminium |
| Suspension avant | fourche télescopique inversée Kabaya à cartouche ouverte ; amortissement réglable en compression et en détente ; ø 48 mm |
| Suspension arrière | suspension progressive Kabaya avec mono-amortisseur hydraulique ; ressort réglable en précontrainte, amortissement réglable en détente, amortissement réglable en compression basse vitesse et haute vitesse |
| Débattement avant | 300 mm  |
| Débattement arrière | 293 mm  |
| Roues | à rayons en alliage léger |
| Jante avant | 1,60"x21" |
| Jante arrière | 2,15"x18" |
| Pneu avant | 90/90 - 21" |
| Pneu arrière | 120/90 - 18" |
| Frein avant | disque fixe de 260 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant à 2 pistons |
| Frein arrière | disque fixe de 240 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant à piston unique |
| Dimensions / poids |  |
| Empattement | 1490 mm  |
| Hauteur de selle, poids à vide | 952 mm |
| Garde au sol, à vide | 333 mm  |
| Chasse | 101 mm (3.98 in) |
| Angle de tête de direction | 25,8° |
| Poids à sec | 113 kg - USA : 116 kg  |
| Capacité réservoir | 8,5 l  |

Husqvarna TXC 250 R.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Husqvarna TXC 250 R |
| Moteur |  |
| Architecture | monocylindre à 4 temps, 4 soupapes par cylindre, double ACT, lubrification à carter humide |
| Alésage / course | 79 mm x 50,9 mm |
| Cylindrée | 249,5 cm³ |
| Rapport volumétrique | 13,5 / 1 |
| Alimentation en carburant / gestion moteur | injection électronique / gestion moteur numérique, allumage à décharge de condensateur, avance variable à l'allumage |
| Démarrage | électrique et kick  |
| Refroidissement | refroidissement liquide |
| Homologation | sans homologation, USA : autocollant rouge |
| Transmission |  |
| Embrayage | multidisques en bain d'huile, à commande hydraulique |
| Boîte de vitesses | à 6 rapports, en prise constante |
| Transmission finale | 13 dents / 50 dents (3,846) |
| Partie cycle / freins |  |
| Cadre | simple berceau en acier ; partie arrière en aluminium |
| Suspension avant | fourche télescopique inversée Kabaya à cartouche scellée ; amortissement réglable en compression et en détente ; ø 48 mm |
| Suspension arrière | suspension "Soft Damp" progressive Kabaya avec mono-amortisseur hydraulique ; ressort réglable en précontrainte, amortissement réglable en détente, amortissement réglable en compression basse vitesse et haute vitesse |
| Débattement avant | 300 mm  |
| Débattement arrière | 296 mm |
| Roues | à rayons en alliage léger |
| Jante avant | 1,60"x21" |
| Jante arrière | 2,15"x18" |
| Pneu avant | 80/100 - 21" |
| Pneu arrière | 100/90 - 18" |
| Frein avant | disque fixe de 260 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant à 2 pistons |
| Frein arrière | disque fixe de 240 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant à piston unique |
| Dimensions / poids |  |
| Empattement | 1470 mm |
| Hauteur de selle, poids à vide | 950 mm  |
| Garde au sol, à vide | 290 mm  |
| Chasse | 106 mm (4.17 in) |
| Angle de tête de direction | 26,5° |
| Poids à sec | 105 kg |
| Capacité réservoir | 8,5 l |

Husqvarna TXC 310 R.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Husqvarna TXC 310 R |
| Moteur |  |
| Architecture | monocylindre à 4 temps, 4 soupapes par cylindre, double ACT, lubrification à carter humide |
| Alésage / course | 82 mm x 57,35 mm  |
| Cylindrée | 302,44 cm³ |
| Rapport volumétrique | 13 / 1 |
| Alimentation en carburant / gestion moteur | injection électronique / gestion moteur numérique, allumage à décharge de condensateur, avance variable à l'allumage |
| Démarrage | électrique et kick  |
| Refroidissement | refroidissement liquide |
| Homologation | sans homologation, USA : autocollant rouge |
| Transmission |  |
| Embrayage | multidisques en bain d'huile, à commande hydraulique |
| Boîte de vitesses | à 6 rapports, en prise constante |
| Transmission finale | 13 dents / 50 dents (3,846) |
| Partie cycle / freins |  |
| Cadre | simple berceau en acier ; partie arrière en aluminium |
| Suspension avant | fourche télescopique inversée Kabaya à cartouche scellée ; amortissement réglable en compression et en détente ; ø 48 mm |
| Suspension arrière | suspension "Soft Damp" progressive Kabaya avec mono-amortisseur hydraulique ; ressort réglable en précontrainte, amortissement réglable en détente, amortissement réglable en compression basse vitesse et haute vitesse |
| Débattement avant | 300 mm  |
| Débattement arrière | 296 mm |
| Roues | à rayons en alliage léger |
| Jante avant | 1,60"x21" |
| Jante arrière | 2,15"x18" |
| Pneu avant | 80/100 - 21" |
| Pneu arrière | 110/100 - 18" |
| Frein avant | disque fixe de 260 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant à 2 pistons |
| Frein arrière | disque fixe de 240 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant à piston unique |
| Dimensions / poids |  |
| Empattement | 1470 mm  |
| Hauteur de selle, poids à vide | 950 mm |
| Garde au sol, à vide | 290 mm  |
| Chasse | 106 mm |
| Angle de tête de direction | 26,5° |
| Poids à sec | 105 kg  |
| Capacité réservoir | 8,5 l |

Husqvarna WR 125.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Husqvarna WR 125 |
| Moteur |  |
| Architecture | monocylindre à 2 temps |
| Alésage / course | 54 mm x 54,5 mm |
| Cylindrée | 124,82 cm³ |
| Rapport volumétrique | 8,8 / 1 |
| Alimentation en carburant / gestion moteur | carburateur, valve à membrane / gestion moteur électronique, avance variable à l'allumage |
| Démarrage | par kick  |
| Refroidissement | refroidissement liquide |
| Homologation | Euro 3, USA ; autocollant rouge |
| Transmission |  |
| Embrayage | multidisques en bain d'huile |
| Boîte de vitesses | à 6 rapports, en prise constante |
| Transmission finale | 13 dents / 50 dents (3,846) |
| Partie cycle / freins |  |
| Cadre | simple berceau en acier ; partie arrière en alliage léger |
| Suspension avant | fourche télescopique inversée Kabaya à cartouche ouverte ; amortissement réglable en compression et en détente ; ø 48 mm |
| Suspension arrière | mono-amortisseur hydraulique Sachs ; ressort réglable en précontrainte, amortissement réglable en compression et en détente |
| Débattement avant | 300 mm  |
| Débattement arrière | 296 mm |
| Roues | à rayons en alliage léger |
| Jante avant | 1,60"x21" |
| Jante arrière | 2,15"x18" |
| Pneu avant | 90/90 - 21" |
| Pneu arrière | 120/90 - 18" |
| Frein avant | disque fixe de 260 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant |
| Frein arrière | disque fixe de 240 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant |
| Dimensions / poids |  |
| Empattement | 1465 mm  |
| Hauteur de selle, poids à vide | 975 mm |
| Garde au sol, à vide | 325 mm  |
| Chasse | 110 mm  |
| Angle de tête de direction | 26,5° |
| Poids à sec | 98 kg  |
| Capacité réservoir | 9,5 l  |

Husqvarna WR 250.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Husqvarna WR 250 |
| Moteur |  |
| Architecture | monocylindre à 2 temps |
| Alésage / course | 66,4 mm x 72 mm  |
| Cylindrée | 249,3 cm³ |
| Rapport volumétrique | 8,4 / 1 |
| Alimentation en carburant / gestion moteur | carburateur, valve à membrane / gestion moteur électronique, avance variable à l'allumage |
| Démarrage | par kick  |
| Refroidissement | refroidissement liquide |
| Homologation | Euro 3, USA : autocollant rouge |
| Transmission |  |
| Embrayage | multidisques en bain d'huile |
| Boîte de vitesses | à 5 rapports, en prise constante |
| Transmission finale | 13 dents / 48 dents (3,692) |
| Partie cycle / freins |  |
| Cadre | simple berceau en acier ; partie arrière en alliage léger |
| Suspension avant | fourche télescopique inversée Kabaya à cartouche ouverte ; amortissement réglable en compression et en détente ; ø 48 mm |
| Suspension arrière | mono-amortisseur hydraulique Sachs ; ressort réglable en précontrainte, amortissement réglable en compression et en détente |
| Débattement avant | 300 mm |
| Débattement arrière | 305 mm  |
| Roues | à rayons en alliage léger |
| Jante avant | 1,60"x21" |
| Jante arrière | 2,15"x18" |
| Pneu avant | 90/90 - 21" |
| Pneu arrière | 140/80 - 18" |
| Frein avant | disque fixe de 260 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant |
| Frein arrière | disque fixe de 220 mm à commande hydraulique et étrier flottant |
| Dimensions / poids |  |
| Empattement | 1485 mm  |
| Hauteur de selle, poids à vide | 985 mm |
| Garde au sol, à vide | 345 mm  |
| Chasse | 100 mm  |
| Angle de tête de direction | 27° |
| Poids à sec | 104 kg |
| Capacité réservoir | 9,5 l  |

Husqvarna WR 300.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Husqvarna WR 300 |
| Moteur |  |
| Architecture | monocylindre à 2 temps |
| Alésage / course | 72 mm x 72 mm  |
| Cylindrée | 293,1 cm³ |
| Rapport volumétrique | 6,9 / 1 |
| Alimentation en carburant / gestion moteur | carburateur, valve à membrane / gestion moteur électronique, avance variable à l'allumage |
| Démarrage | par kick  |
| Refroidissement | refroidissement liquide |
| Homologation | Euro 3, USA : autocollant rouge |
| Transmission |  |
| Embrayage | multidisques en bain d'huile |
| Boîte de vitesses | à 5 rapports, en prise constante |
| Transmission finale | 13 dents / 48 dents (3,692) |
| Partie cycle / freins |  |
| Cadre | simple berceau en acier ; partie arrière en alliage léger |
| Suspension avant | fourche télescopique inversée Kabaya à cartouche ouverte ; amortissement réglable en compression et en détente ; ø 48 mm |
| Suspension arrière | mono-amortisseur hydraulique Sachs ; ressort réglable en précontrainte, amortissement réglable en compression et en détente |
| Débattement avant | 300 mm |
| Débattement arrière | 305 mm  |
| Roues | à rayons en alliage léger |
| Jante avant | 1,60"x21" |
| Jante arrière | 2,15"x18" |
| Pneu avant | 90/90 - 21" |
| Pneu arrière | 140/80 - 18" |
| Frein avant | disque fixe de 260 mm, du type "Wave" à commande hydraulique et étrier flottant |
| Frein arrière | disque fixe de 220 mm à commande hydraulique et étrier flottant |
| Dimensions / poids |  |
| Empattement | 1485 mm  |
| Hauteur de selle, poids à vide | 985 mm |
| Garde au sol, à vide | 345 mm  |
| Chasse | 100 mm  |
| Angle de tête de direction | 27° |
| Poids à sec | 104 kg |
| Capacité réservoir | 9,5 l  |