

Husqvarna TE449: matura la specie

La seconda versione deve essere migliore della prima. E l'esperienza di un anno rende la nuova TE449 una enduro più competitiva. Le caratteristiche principali non cambiano, la quattro-quattro-nove rimane quella bellissima enduro che l'hanno fatta amare al primo sguardo, con tutte le soluzioni tecniche originali che la pongono all'avanguardia fra le competitor del mercato. Esclusiva era, più efficace diventa. E più bella, con il telaio ora verniciato in nero, i cerchi anodizzati silver e grafiche rinnovate per sottolineare quelle sovrastrutture slanciate che sanno unire funzionalità, leggerezza e stile. L'ergonomia dei pannelli laterali lascia libertà e scorrevolezza ai movimenti del pilota, e le grafiche integrate nello stampo resistono nel tempo grazie alla tecnologia In Mould.

Ma le gare si vincono col cronometro, e le modifiche alla ciclistica e alla meccanica fanno della nuova TE449 una moto affidabile, robusta e performante per cogliere non uno... ma molti successi!

Telaio più robusto, assetto più basso

Con un maggior impiego di acciaio al cromo molibdeno 25CrMo4 sono stati rinforzati canotto di sterzo, piastre supporto telaietto e i supporti motore. Anche la coda posteriore – ora in un unico pezzo – è più resistente e meno ingombrante, ed è stato semplificato e alleggerito l'intero impianto elettrico. Rivisto completamente l'assetto, più equilibrato con nuovi setting per le sospensioni e il monoammortizzatore Kayaba più corto di 4 mm che abbassa anche l'altezza sella. Sospensione che Husqvarna ha voluto d'eccellenza con materiali Kayaba (idraulica ampiamente regolabile in estensione e compressione) e link a struttura rovesciata, per unire sia i vantaggi di un leveraggio di progressione meccanica a una posizione riparata. La taratura della forcella (48 mm diametro steli) è stata resa più rigida mentre la taratura dell'ammortizzatore è più morbida nella prima parte di escursione. Per salvaguardare meglio l'ammortizzatore posteriore è stata applicata una protezione.

Tutte modifiche nate e messe a punto all'insegna della collaborazione fra il reparto R&D e il team ufficiale Husqvarna, che esaltano le originalità di una ciclistica concepita per concentrare le masse verso il baricentro e minimizzare gli effetti del tiro-catena. Con un telaio perimetrale in tubi d'acciaio disegnato partendo dal CTS - Coaxial Traction System – la TE449 a riduce al minimo le influenze della trasmissione finale sul comportamento dinamico e nella guida. Grazie al pignone della trasmissione finale in posizione coassiale al fulcro del forcellone, la forte coppia di un potente 450 diventa quasi ininfluente sulle variazioni d'assetto, e oltretutto concede al progettista la posizione più arretrata possibile del motore, a vantaggio della compattezza dell'interasse, all'inclinazione in avanti del cilindro per abbassare il baricentro e ricavare facilmente condotti d'aspirazione più rettilinei nella testata motore.

La sicurezza dell'impianto frenante è semplicemente uno standard acquisito: Brembo! Con disco anteriore a margherita Braking di grande diametro – ben 260 mm! - lavorato da pinza flottante a doppio pistoncino, mentre al posteriore il disco di 240 è accoppiato a una leggera e compatta pinza flottante a singolo pistoncino.

Erogazione più lineare

Il monocilindrico con testata bialbero a quattro valvole in titanio recentemente progettato non ha richiesto profondi interventi, ma solo alcuni ritocchi alla curva di erogazione. Per render ancor più fruibile e sfruttabile tutta la potenza della TE449, si è lavorato sulla mappatura dell'iniezione Keihin che gestisce il funzionamento del corpo farfallato a doppio flap (diametro 46 mm). Un lavoro di rifinitura per accordare la termodinamica del motore e il leggero scarico Akrapovic in acciaio sviluppato in collaborazione con la casa slovena. Per aumentare l'efficienza del circuito di raffreddamento cambia il radiatore con un nuovo elemento WP.



Cambio a sei marce e frizione con morbido e progressivo comando idraulico rimangono invariati, e confermata è la scelta di risparmiare peso eliminando il meccanismo di kick starter, reso superfluo dall'efficiente e affidabile avviamento elettrico con batteria ad alta capacità.