

Husqvarna TE511: una cilindrata tosta per gente giusta

Qui non si scherza. Con la TE511 i cavalli non mancano mai, semmai il problema è riuscire ad utilizzarli, e per questo motivo ogni intervento è stato studiato e valutato in una sola ottica: rendere la TE511 più sfruttabile. Come per la sorella quasi gemella TE449, anche sulla versione di massima cilindrata sono stati fatti interventi chirurgici sulla ciclistica e sul motore. Perfezionamenti importanti, per rendere più facile, immediata e affascinante la versione più potente della gamma enduro racing Husqvarna 2012.

Esteticamente si riconosce subito per la colorazione nera del telaio, l'anodizzazione silver dei cerchi Excel, e le nuove grafiche integrate nello stampo (tecnologia In Mould). La coda è stata ridisegnata in un unico pezzo per renderla meno ingombrante e più robusta, ma il lavoro più importante è stato eseguito sulla messa a punto finale del motore e dell'assetto.

Ciclistica più affidabile, assetto ribassato.

Gli stessi miglioramenti della TE449 sono estesi anche alla TE511. Il traliccio in tubi d'acciaio ellittici è stato irrobustito con un maggior impiego di acciaio 25CrMo4 per rinforzare il canotto di sterzo e i supporti del telaio posteriore e del motore, ma la guidabilità cambia e migliora soprattutto con gli interventi all'assetto. Le sospensioni sono le famose Kayaba Forcella/ammortizzatore, quella posteriore è dotata di link rovesciato, per avere i vantaggi della progressione meccanica senza rischiare contatti nei passaggi estremi, ma soprattutto hanno un taratura più equilibrata. Ora protetto nella zona posteriore, l'ammortizzatore ultraregolabile (compressione alte/basse velocità, estensione) è più corto di 4 mm ed ha un setting più morbido nella prima parte di escursione. Ne deriva un'altezza sella ridotta, e con la forcella dalla taratura più rigida un comportamento più bilanciato. Per alleggerire e semplificare è stato rivisto il cablaggio dell'impianto elettrico ed è stata mantenuta l'utile trasparenza del serbatoio carburante nella zona

centrale. Per i freni non serve spiegare molto: l'efficacia degli impianti Brembo è fuori discussione, con dischi profilati a margherita Braking di grande diametro (anteriore 260 mm, posteriore 240 mm)

Motore più sfruttabile

Per attaccare in speciale, o per superare qualche passaggio estremo, con le grosse cilindrate il problema è sempre soltanto quello di riuscire a dosare il gas. Tecnici, piloti e collaudatori dei reparti Husqvarna hanno lavorato principalmente sulla facilità di guida, e la versione 2012 della TE511 arriva sul mercato con una nuova mappatura dell'iniezione Keihin, (corpo farfallato a doppio flap da 46 mm), sviluppata proprio per rendere più lineare e progressiva l'erogazione del monocilindrico bialbero a quattro valvole. Un lavoro certosino e paziente, per calibrare le prepotenti prestazioni a ogni minimo richiamo del gas. Questo 511 è frutto del recente progetto sviluppato sui concetti innovativi del CTS, l'ormai noto Coaxial Traction System che prevede il pignone della trasmissione finale a catena coassiale con il fulcro del forcellone. Un'idea nata per minimizzare le reazioni del tiro-catena, e i suoi effetti sulla sospensione posteriore e quindi sulla guida. Le influenze del design ispirato dal CTS si estendono a tutto il layout meccanico e ciclistico, perché il motore Husqvarna è tanto compatto da poter esser ospitato nel telaio in posizione assolutamente arretrata pur conservando un cilindro ampiamente orientato in avanti (baricentro basso) e una testata bialbero dal condotto d'aspirazione particolarmente rettilineo, a tutto vantaggio del riempimento e dell'efficienza in aspirazione. Un gran motore quello della TE511, che merita un nuovo radiatore (della WP) più efficiente per il circuito di raffreddamento, e il bellissimo e leggero scarico racing sviluppato insieme agli specialisti sloveni di Akrapovic. Un altro marchio che non ha bisogno di presentazioni e spiega quale filosofia abbia spinto Husqvarna a scegliere la miglior componentistica.