

WR250: un classico conveniente

L'ultima versione della Husqvarna WR250 riceve gli stessi aggiornamenti comuni alla gamma 2012: telaio verniciato in nero, cerchi Excel anodizzati in silver e le grafiche ridisegnate. Perché dopo tanti anni di onorata carriera e continuo sviluppo, culminato con l'adozione della forcella Kayaba e della accensione Ducati Energia nella precedente versione, la WR250 ha raggiunto efficacia e affidabilità tali da non esser stati ritenuti opportuni ulteriori interventi. Grandi prestazioni, eccezionale affidabilità e anche molta convenienza, perché una 250 così ha tutto per vincere, divertire senza richiedere un grande budget. Il vantaggio dei motori a due tempi di grossa cilindrata!

Telaio in nero

Il telaio monotrave in acciaio al cromo molibdeno della WR250 versione 2012 è aggiornato nella colorazione, ora nera invece che bianca, e rimane complessivamente invariato nelle caratteristiche tecniche. Il forcellone in lega leggera comanda mediante un link di progressione meccanica il monoammortizzatore Sachs, mentre all'anteriore troviamo la stessa forcella Kayaba regolabile idraulicamente nei due sensi adottata sugli altri modelli enduro racing Husqvarna. I freni sono Brembo, con disco Braking a profilo margherita di grande diametro (260 mm) all'anteriore, lavorato da pinza flottante a doppio pistoncino, mentre al posteriore solo la WR250 viene già fornita con disco pieno, senza feritoie di scarico, spesso preferito da molti piloti ufficiali per aumentare la modulabilità e la durata delle pastiglie frenanti soprattutto sui terreni fangosi.

La scuola del 250 due tempi

I motori a due tempi hanno un'erogazione tipicamente meno lineare dei grossi monocilindrici a quattro tempi, ma sanno regalare emozioni che per molti appassionati sono insostituibili. I tecnici



Husqvarna dopo tanti anni di sviluppo continuo, hanno saputo trasformare l'aggressività in efficacia. Merito di sapienti ritocchi alla termodinamica, al cilindro, all'espansione di scarico, all'adozione in primo equipaggiamento delle stesse parti speciali collaudate dal reparto corse.

Il carburatore Mikuni TMX38, il pacco lamellare V-Force, l'accensione digitale Ducati Energia, la taratura della valvola di scarico e un albero motore col giusto compromesso fra inerzia e reattività.

Un lavoro e un'evoluzione che rendono il motore della WR250 perfettamente equilibrato fra docilità d'erogazione e prestazioni esplosive, tanto da farsi apprezzare nell'enduro più vero ed estremo, a cui bastano soltanto cinque marce per guidarlo convenientemente su ogni percorso.

Col vantaggio della leggerezza e maneggevolezza "da due tempi".