

WR300: l'alternativa che vince!

È evidente: ai piloti ufficiali del team Husqvarna CH Racing piace andar controcorrente. E la WR300 è la moto preferita da Sebastien Guillaume. Una scelta che poteva sembrare azzardata, mentre il campione francese in mezzo alla maggior parte di grosse e potenti quattro tempi 500 è abbonato da anni al podio della classe E3 nel mondiale e alla Sei Giorni. Perché Guillaume ama l'enduro tosto, quello per uomini veri, e la Husqvarna WR300, che nasce soprattutto sulle sue esperienze nel mondiale WEC. Infatti per molto tempo la "trecento" di casa Husqvarna era semplicemente un kit di maggiorazione cilindrata per la WR250. Da quando nel 2008 è entrata nella listino Husqvarna come modello, la WR300 è stata subito apprezzata da numerosi piloti e appassionati.

Ciclistica comune alla 250

La WR300 ha in comune con la WR250 la stessa base ciclistica: uguale traliccio in tubi d'acciaio, uguale forcellone e link, stesse sospensioni. Forcella Kayaba regolabile idraulicamente nei due sensi (compressione/estensione) e monoammortizzatore Sachs. Per la nuova versione 2012, anche la WR300 riceve gli stessi aggiornamenti comuni alla gamma, con una verniciatura in nero del telaio, grafiche rinnovate e i cerchi Excel anodizzati in silver. Una veste estetica differente per una moto che rimane sé stessa e tecnicamente invariata, e questo la dice lunga su quanto sia già stata perfezionata, collaudata e rifinita in passato. Con la WR250 condivide anche assetto, e tutto il resto della componentistica. Compreso i freni Brembo, con disco anteriore Braking profilato a margherita di grande diametro (260 mm) e pinza flottante a doppio pistoncino, mentre al posteriore il disco (220 mm) è flottante e privo di feritoie, come vogliono Guillaume e altri piloti per avere la massima modulabilità sui terreni fangosi.

Potenza massima a due tempi

La nuova WR300 è la due tempi più grossa della gamma Husqvarna, eppure è una moto dall'erogazione sorprendentemente lineare e progressiva. Un motore potente, sempre pronto e reattivo al minimo richiamo del gas, ma non così esplosivo da essere impegnativo e gestibile solo da chi è un campione. Infatti è subito diventata un'alternativa leggera e maneggevole e... perché no?... anche più economica ai piloti della classe E3, o agli appassionati di enduro estremo. Il motore deriva strettamente dal basamento della WR250, sul quale s'innesta un cilindro di maggior alesaggio (72 mm per una cilindrata di 293,1 cc). La componentistica è di alto livello: accensione digitale Ducati Energia, carburatore Mikuni TMX38 e pacco lamellare V-Force sono gli esempi più evidenti. Il cambio è a cinque rapporti tanto è ampia performante a tutti i regimi l'erogazione di questo motore.