

HUSQVARNA MOTORCYCLES

MOTOCROSS MY19 – INFORMAZIONE PER LA STAMPA

INTRODUZIONE

Husqvarna, che ha realizzato più di mezzo secolo fa alcune fra le prime motociclette off-road competizione al mondo, è un vero pioniere del motocross. Fedele al suo impegno di continuare senza sosta lo sviluppo dei suoi modelli, Husqvarna Motorcycles introduce per il 2019 la gamma di moto da cross più tecnologicamente avanzate oggi disponibili sul mercato.

Con la recente conquista del titolo mondiale 450SX FIM 2018 e del campionato AMA 250SX East nel Supercross, Husqvarna Motorcycles ha scritto un'altra pagina memorabile nella storia del marchio riaffermandosi come una delle forze dominanti nelle competizioni. Grazie ai continui riscontri dei piloti ufficiali e all'intensa attività di test del reparto Ricerca&Sviluppo, gli ingegneri Husqvarna hanno progettato la nuova generazione cross 2019 con l'obiettivo di renderle le moto ancora più agili, più avanzate ergonomicamente e con le migliori performance globali rispetto alle generazioni precedenti.

Le Husqvarna Motocross 2019 in una frase

La gamma motocross 2019 offre agli amatori e ai professionisti il più alto livello tecnologico oggi disponibile sul mercato grazie a ciclistica e motori profondamente rinnovati per migliorare le qualità dinamiche, la sfruttabilità del motore e ridurre ulteriormente il peso.

Le Husqvarna Motocross 2019 in un paragrafo breve

La gamma motocross Husqvarna 2019 costituisce una nuova pietra miliare in termini di efficacia globale delle prestazioni. Con un telaio rivisto per migliorare la stabilità, piattaforme motore aggiornate per raggiungere il meglio in termini di potenza e sfruttabilità e una ulteriore riduzione di peso, questa gamma totalmente rinnovata offre agli amatori e ai professionisti il più alto livello tecnologico oggi disponibile sul mercato.

Le Husqvarna Motocross 2019 in un paragrafo

Con il model year 2019, Husqvarna Motorcycles è orgogliosa di presentare una nuova generazione composta da cinque modelli a 2 e 4 tempi che rappresentano la più recente evoluzione della gamma cross del marchio con maggiore storia e tradizione nel settore. Dall'agilissima TC 125 alla potente FC 450, ogni modello della famiglia è il nuovo riferimento nella rispettiva classe. Nella lunga lista di migliorie spicca il nuovo telaio verniciato in blu che guadagna una maggior rigidità a vantaggio di un miglior feeling per il pilota e maggiore stabilità in ogni condizione di guida. Tutti i modelli ricevono numerosi aggiornamenti al motore; l'ammiraglia FC 450 ha una testata monoalbero ridisegnata che riduce il peso complessivo del motore di 500 grammi. Le nuove sovrastrutture plastiche offrono un'ergonomia studiata per offrire il massimo in termini di comfort e di controllo del mezzo grazie al design assolutamente innovativo e unico.

CAPITOLO 1: LE NOVITÀ DEL 2019

AGGIORNAMENTI PRINCIPALI

- =>Sovrastrutture plastiche con nuova ergonomia e grafiche ridisegnate
- =>Nuovo telaio con rigidità aumentata
- =>Nuovo design in due pezzi del telaio posteriore (più leggero di 250 g)
- =>Setting aggiornato della forcella WP AER 48
- =>Nuovo pistone interno e setting aggiornato per il monoammortizzatore WP DCC
- =>Testa monoalbero riprogettata sulla FC 450 (più leggera di 500 g)
- =>Nuova fusione della testa sulla FC 350 (più leggera di 200 g)
- =>Fasatura della camma di scarico ottimizzata sulla FC 250
- =>Luce superiore di scarico lucidata di macchina sulle TC 125 e TC 250
- =>Ingranaggio centrale del kick-starter rinforzato sulla TC 125
- =>Nuovi silenziatori sui 2 tempi, primo tratto dell'espansione rivisto sulla TC 250
- =>Corsa di regolazione del tendicatena sul forcellone aumentata di 5 mm
- =>Nuova piastra forcella superiore, più rigida
- =>Traction control e launch control aggiornati (modelli 4T)
- =>Nuovo percorso del cavo acceleratore che semplifica la manutenzione
- =>impianto di scarico con camere di risonanza integrate per migliorare il flusso, e silenziatori più compatti sui modelli 4T
- =>Batteria a ioni di litio da 2,0 Ah di nuova generazione
- =>Impianto di raffreddamento rivisto, con nuovo tubo centrale
- =>Nuova frizione DS (con molla a diaframma in acciaio) sulle TC 125, FC 250 e FC 350
- =>Manubrio ProTaper con nuova piega
- =>Ruote D.I.D. con nuovi nippli e incise al laser
- =>Nuovi ingranaggi del cambio realizzati da Pankl

CAPITOLO 2: LE NOVITÀ NEL DETTAGLIO

Grazie alle indicazioni dei suoi piloti impegnati a livello globale nelle competizioni di massimo livello, come il campionato Supercross e il campionato mondiale MXGP, e ai continui riscontri ottenuti con un'estesa attività interna di sviluppo e ricerca, Husqvarna Motorcycles ha introdotto un lungo elenco di migliorie che consentono alla nuova generazione dei modelli FC e TC di fissare ancora una volta il riferimento assoluto nella categoria in termini di guidabilità, prestazioni, peso ed estetica.

Telaio

Il telaio idroformato, tagliato al laser e saldato da robot è stato costruito con parametri di rigidità longitudinale e torsionale accuratamente calcolati. I modelli 2019 adottano tubi di sezione ridefinita, che comportano un aumento della rigidità generale per dare al pilota un maggior feeling, un miglior assorbimento di energia e una maggiore stabilità in ogni condizione di guida. I telai dei modelli 4 tempi introducono inoltre nuovi supporti motore realizzati per fusione di precisione, nuove staffe per montare la piastra paramotore (quest'ultima disponibile nel catalogo accessori), e ora anche la TC 250 ha la staffa motore laterale in alluminio. Il telaio è rifinito in una verniciatura di alta qualità a polvere blu, che assicura una protezione e durata di livello superiore. Inoltre, per massimizzare il grip sull'anteriore e la guidabilità generale, il motore della TC 250 è stato montato in posizione rialzata di 1° verso l'alto rispetto al perno del forcellone.

=>Rigidità aumentata → miglior feedback per il pilota, assorbimento di energia e stabilità

=>Verniciatura a polvere più durevole

=>Finitura in blu e protezioni laterali del telaio di serie

Telaio posteriore in composito con fibre di carbonio

Un'esclusiva delle moto Husqvarna, il telaio posteriore in composito dà evidenza delle tecnologie pionieristiche e dell'approccio innovativo di Husqvarna Motorcycles. La sua nuova struttura in due pezzi (in precedenza tre pezzi) consente di risparmiare 250 grammi, portando il peso complessivo a poco più di 1 kg. Oltre alla robustezza, particolare attenzione è stata riposta nell'aumentare la rigidità (+30% in senso verticale) per migliorare la guidabilità e il comfort del pilota.

=>Nuovo telaio posteriore in 2 pezzi → più leggero di 250 g

=>Costruzione in composito a base fibra di carbonio → leggero e resistente

=>Rigidità studiata specificamente → benefici in termini di guidabilità e comfort

Forcellone

Il forcellone cavo in alluminio è stato progettato per offrire rigidità e affidabilità ottimali con il minor peso possibile. Sui modelli 19 la slitta di regolazione della catena e la lunghezza stessa del forcellone sono state allungate di 5 mm, aumentando le possibilità di regolazione dell'interasse per una maggior stabilità nei tratti più veloci delle piste e sulle whoops.

=>Rigidità e affidabilità ottimali in una costruzione leggera

=>Range di regolazione aumentato di 5 mm → miglior stabilità sul dritto

Forcella WP AER 48

La forcella da 48 mm a steli separati adotta molle ad aria incapsulate, e una camera dell'olio pressurizzata per ammortizzare in modo progressivo e omogeneo nel tempo. La forcella adotta un nuovo set-up per armonizzarsi alla diversa rigidità del telaio, ed è regolabile nella pressione dell'aria attraverso una valvola singola sullo stelo sinistro, e nelle caratteristiche smorzanti con pratici registri a 30 click sullo stelo destro. La pompa per regolare la pressione dell'aria è fornita di serie.

=>Forcella ad aria: precisione di progetto, materiali di qualità e processi di produzione avanzati per garantire i più alti livelli di performance

- =>Nuovo set-up MY19 → miglior qualità dello smorzamento e prestazioni
- =>Molla ad aria incapsulata, camera dell'olio pressurizzata → smorzamento progressivo e omogeneo
- =>Registri di facile accesso → regolazioni semplici e veloci

Piastre lavorate CNC

Le piastre forcella lavorate CNC con offset 22 mm integrano uno smorzatore elastomerico che riduce le vibrazioni e aumenta il comfort del pilota. A causa dell'aumentata rigidità del telaio, la piastra superiore ha ora una forma differente, che la rende a sua volta più rigida e meglio accordata con il telaio stesso e il relativo setting delle sospensioni. Di serie è prevista la possibilità di regolare il manubrio su tre posizioni, per personalizzare l'ergonomia. Inoltre, la tabella portanumero anteriore integra una protezione gialla, che copre la piastra inferiore e la protegge dall'usura.

- =>Smorzatore in gomma sulla piastra superiore → vibrazioni ridotte, miglior comfort
- =>Alluminio lavorato CNC → massima qualità e affidabilità
- =>Piastra superiore più rigida → accordata al nuovo telaio
- =>Posizione del manubrio regolabile → ergonomia personalizzabile
- =>Protezione piastre integrate nella tabella portanumero

Monoammortizzatore WP DCC

Grazie a un nuovo pistone principale e a un set-up aggiornato per armonizzarsi alla aumentata rigidità del telaio, il mono WP DCC è stato ulteriormente perfezionato per fornire caratteristiche di smorzamento molto sofisticate e mantenere una struttura compatta e leggera. Un sistema di bilanciamento della pressione all'interno del corpo ammortizzatore consente di offrire uno smorzamento omogeneo con comfort e maneggevolezza di livello superiore. Completamente regolabile e abbinato a un sistema di leveraggi con geometria dedicata, questo sistema di sospensione offre il massimo in termini di trazione e di assorbimento. L'escursione della ruota posteriore è di 300 mm.

- =>Nuovo pistone principale, nuovo set-up → armonizzato al nuovo telaio più rigido e al set-up dell'avantreno
- =>Leggero e compatto
- =>Bilanciamento della pressione → smorzamento omogeneo
- =>Escursione ruota di 300 mm

Manubrio ProTaper

Il manubrio ProTaper non ha rivali per funzionalità e stile. Realizzato in accordo con gli standard più esigenti, possiede una resistenza a fatica ai vertici di categoria pur vantando un peso minimo. La nuova piega adottata da tutti i modelli 2019 aumenta ulteriormente il comfort migliorando il punto di pressione sulle mani del pilota. I paramani di serie offrono la massima protezione dal pietrisco.

- =>Manubrio ProTaper → funzionalità e stile ai vertici di categoria
- =>Nuova piega 2019 → miglior comfort per il pilota

Selettore mappe e Launch Control

Concepito per la massima facilità d'uso, il selettore mappe di serie su tutti i modelli 4 tempi permette di selezionare una delle due mappe motore e attiva il launch control e il traction control. Sia il launch control che il traction control sono stati aggiornati sui MY19, con nuovi algoritmi per migliorare la trazione allo start e sui fondi viscidati, e possono essere attivati insieme lavorando in combinazione per offrire i massimi benefici. Il traction control si attiva con il motore al minimo, premendo insieme i tasti TC e MAP per circa due secondi. La luce LED inizierà a lampeggiare regolarmente indicando che il sistema è attivo. Questa funzione limita la coppia trasmessa alla ruota posteriore, migliorando la trazione e limitando le perdite di controllo nelle forti accelerazioni.

- =>Selettore mappe al manubrio di serie → modifica le caratteristiche del motore in base alle condizioni e alle preferenze del pilota
- =>Launch control → trazione massimizzata per partenze perfette.

Traction Control

Anche il controllo di trazione, che come sempre può essere attivato o disattivato dal selettore al manubrio, è stato aggiornato per il MY19 seguendo le modifiche fatte ai vari comparti del motore, impianti di scarico ed elettronica. Inoltre, la nuova configurazione è più efficace in condizioni di viscido o fango. Il sistema funziona confrontando l'apertura del gas effettuata dal pilota con la rapidità con cui il motore prende giri. Se il regime aumenta troppo velocemente, la centralina deduce una perdita di aderenza e interviene riducendo la coppia erogata, per migliorare la trazione.

=>Traction control → trazione ottimale in tutte le condizioni

Corpo farfallato da 44 mm

Tutte le FC 2019 adottano un corpo farfallato Keihin da 44 mm. L'iniettore è posizionato in modo da realizzare il flusso più efficiente verso la camera di combustione. Per garantire una risposta ottimale al comando del gas, il cavo di comando della farfalla è montato direttamente, senza leverismi. Questa soluzione consente una risposta immediata e un feeling più diretto. Il nuovo passaggio del cavo semplifica le operazioni di manutenzione, agevolando la rimozione del cavo.

=>Corpo farfallato da 44 mm → iniettore posizionato in funzione del flusso ottimale

=>Connessione diretta del cavo → risposta più immediata al comando del gas

Impianti di scarico 2T

Messi a punto singolarmente per ciascun modello TC utilizzando un innovativo processo di progettazione 3D, i collettori di scarico dei 2 tempi MY19 adottano miglioramenti di geometria che si riflettono nelle prestazioni. L'espansione della TC 250 è più stretta per aumentare la luce a terra, riducendo il rischio di danneggiarsi. Tutti i silenziatori dei motori 2 tempi sono stati rivisti, con materiali fonoassorbenti meno densi per aumentarne l'efficacia. Grazie anche alla nuova staffa in alluminio, il peso è sceso complessivamente di 300 g.

=>Nuovi silenziatori sui 2 tempi → più leggeri di 300 g

=>Tratto iniziale dell'espansione ridisegnato sulla TC 250 → maggior luce a terra

Impianti di scarico 4 tempi

Tutti gli impianti di scarico 4 tempi sono realizzati da specialisti per raggiungere le massime prestazioni al minor peso possibile. Per il MY19 il primo tratto include camere di risonanza a flusso diretto, integrate all'interno del condotto. I nuovi collettori prevedono poi una diversa posizione del punto di congiunzione, in modo da poterli rimuovere senza smontare il monoammortizzatore. I nuovi silenziatori sono più corti e compatti pur producendo lo stesso volume utile e livello sonoro. Realizzati a partire da leggero alluminio, ricevono un tocco di classe nella nuova finitura anodizzata che reca con orgoglio il logo Husqvarna Motorcycles.

=>Scarichi 4T → leggeri e compatti

=>Camere di risonanza a flusso diretto → prestazioni ottimali

=>Nuova zona di giunzione del collettore → rimozione più semplice

Radiatori e sistema di raffreddamento integrato

I radiatori sono stati realizzati da esperti del settore impiegando alluminio ad alta resistenza. La tecnologia CFD (Computational Fluid Dynamics) è utilizzata per studiare il miglior passaggio dell'aria attraverso le piastre, in modo da ottenere un raffreddamento ottimale in ogni condizione. Il liquido refrigerante è canalizzato all'interno del telaio in modo da migliorare il raffreddamento, riducendo al contempo la lunghezza delle tubazioni richieste. Sui MY19 è nuovo il tubo centrale che corre all'interno del telaio, ora più largo di 4 mm per ridurre la contropressione in questo punto e consentire un raffreddamento più costante. Ancora, i radiatori sono montati 12 mm più in basso migliorando la posizione del baricentro, mentre le protezioni radiatore intelligenti non solo riparano dalle pietre, ma deviano anche l'energia in caso di impatto.

- =>Sistema di raffreddamento integrato → massima efficienza nel minimo spazio
- =>Radiatori progettati da esperti → raffreddamento ottimale
- =>Nuovo tubo centrale → flusso refrigerante più costante
- =>Posizione più bassa di 12 mm → Baricentro più favorevole

Serbatoio

Il serbatoio in polietilene da 7 litri incorpora un tappo filettato e una pompa benzina integrata sulla gamma 4T. La pompa è stata ottimizzata con nuovi passaggi interni, che portano direttamente dalla pompa alla flangia per migliorare il flusso di carburante. Sui MY19, le tubazioni esterne sono anche state spostate verso l'interno per risultare meno esposte e a rischio di danneggiamento.

- =>Serbatoio da 7 litri in polietilene → grande capacità per sessioni in pista più lunghe
- =>Nuovo percorso delle tubazioni carburante → miglior flusso e affidabilità

Ruote

I cerchi neri ad alta resistenza realizzati da D.I.D. sono accoppiati a mozzi lavorati CNC e a leggeri raggi con nippli in alluminio anodizzati argento. Sui MY19, i nippli hanno un nuovo disegno che riduce la frequenza di controllo e di serraggio.

- =>Ruote leggere, resistenti e affidabili → minimo peso delle masse non sospese
- =>Nuovi nippli → manutenzione ridotta

Sovrastrutture

I modelli MY19 adottano nuove plastiche che evidenziano la direzione pionieristica assunta da Husqvarna nelle motociclette off-road. L'ergonomia è stata studiata specificamente per offrire il maggior comfort e controllo del mezzo, mettendo i piloti in condizione di esprimersi al massimo livello per più lunghi periodi di tempo. La sagoma è inoltre stata snellita nei punti di contatto soprattutto nella parte posteriore e anteriore della moto, così da rendere i movimenti più fluidi durante la guida. La sella ha un nuovo profilo, risulta più bassa di 10 mm per abbassare il centro di gravità e migliorare così l'agilità. La sella è completata da un rivestimento ad alto grip che offre comfort maggiore e controllo di livello superiore in tutte le condizioni.

- =>Nuove plastiche → Design di ispirazione svedese, stile e grafiche moderni
- =>Ergonomia → posizione in sella che ispira confidenza in tutte le situazioni di guida
- =>Sella → altezza ridotta di 10 mm con maggior comfort e superiore controllo in tutte le condizioni

CAPITOLO 3: DOTAZIONI E PUNTI DI FORZA – cosa non è cambiato ma rappresenta comunque uno dei punti di eccellenza delle moto Husqvarna

Frizione idraulica Magura

La frizione a comando idraulico Magura, prodotta in Germania, è estremamente affidabile e di alta qualità. Il sistema assicura un'usura regolare, un funzionamento perfetto in ogni situazione ed è pressoché esente da manutenzione. Il gioco è costantemente compensato, così il punto di stacco e la funzionalità della frizione non variano con il caldo e il freddo, come pure nel corso del tempo.

=>Frizione idraulica Magura → funzionamento perfetto in ogni condizione

Freni

Le pinze e le pompe Brembo garantiscono i più alti livelli qualitativi. I dischi pieni sia anteriore da 260 mm che posteriore da 220 mm sviluppano una potenza frenante di livello superiore in tutte le situazioni.

=>Pinze Brembo e dischi ad alte prestazioni → potenza frenante di livello superiore, grande controllo e fiducia

Manopole e comando del gas

La manopola lock-on di ODI non richiede colla sul lato sinistro; sul lato destro la manopola vulcanizzata si accompagna a un innovativo comando integrato del gas. Il comando ha un semplice sistema di regolazione del gioco e, cambiando la camma, consente di alterare la progressione del movimento della valvola a farfalla.

=>Comando acceleratore e manopole ODI → progressione del comando facilmente modificabile; facile montaggio delle manopole

Centralina motore (EMS)

La centralina Keihin è progettata per essere più piccola, leggera e veloce nel processare i dati. Integra il launch control per partenze perfette, mappe motore selezionabili attraverso il selettore al manubrio e il traction control. In combinazione con il sensore di marcia inserita, l'erogazione di coppia è definita in base al rapporto innestato.

=>Centralina Keihin → piccolo, leggera e veloce nel processare i dati

=>Sensore marcia inserita → mappe motore specifiche per ogni marcia

Airbox e accesso al filtro dell'aria senza attrezzi

L'airbox è stato progettato con i condotti di ammissione posizionati in modo da evitare deformazioni dovute alla pressione, assicurando il massimo flusso di aria e la massima protezione del filtro. Il filtro dell'aria è accessibile senza attrezzi, rimuovendo il pannello laterale sul lato sinistro; la facilità di manutenzione è assicurata dal filtro Twin Air e dal disegno del supporto, che prevede un montaggio a prova di errore, per un'installazione accurata e sicura del filtro stesso.

Per i piloti che desiderano una erogazione più aggressiva, nel catalogo accessori è disponibile un nuovo pannello sinistro dell'airbox che aumenta il flusso d'aria. Il pannello può essere sostituito all'originale senza alcun attrezzo, e assicura comunque la massima protezione dell'elemento filtrante.

=>Airbox → massimo flusso d'aria, massima protezione del filtro

=>Sistema di montaggio del filtro → protezione dallo sporco sicura e accurata

=>Accesso al filtro senza attrezzi → manutenzione semplice e veloce

=>Pannello airbox opzionale → erogazione più aggressiva

Pneumatici

I pneumatici Dunlop MX3S Motocross di primo equipaggiamento adottano il collaudato sistema “tassello nel tassello” per garantire una fase di curva più progressiva e una trazione superiore.

=>Sviluppati nelle competizioni ai massimi livelli → miglior maneggevolezza, tenuta in curva e precisione

CAPITOLO 4: INFORMAZIONI TECNICHE PER MODELLO

FC 250

Motore

Tutti gli elementi principali e la disposizione degli alberi sono stati attentamente concepiti e posizionati per adattarsi al meglio alle prestazioni e alle caratteristiche dinamiche del pacchetto complessivo. Il motore 250 non è soltanto leggero con i suoi 26,1 kg, ma anche estremamente potente con un valore di picco di 46 CV.

=>Progetto del motore → leggero e compatto per ottimizzare la centralizzazione delle masse

=>Prestazioni eccezionali → 46 CV di picco e limitatore a 14.000 giri/min

=>Bassi attriti → ridotto assorbimento di potenza

Testa

La testa bialbero adotta corti bilancieri a dito rivestiti in DLC (Diamond Like Carbon), per avere attriti minimi e prestazioni ottimali. Questi azionano valvole in titanio di grande diametro (32,5 mm aspirazione, 26,5 mm scarico) che si aprono e chiudono più volte al secondo per introdurre la miscela aria/combustibile nella camera di combustione, disegnata per erogare potenza in modo efficiente e ottimale per tutto il range di rotazione. Sul MY19 le camme di scarico hanno un diverso profilo che migliora ulteriormente l'erogazione e la rende ancora più brillante.

=>Grandi valvole in titanio (32,5 mm aspirazione, 26,5 mm scarico) → flusso ottimale dei gas

=>Bilancieri a dito con rivestimento DLC → attriti ridotti, migliori prestazioni

=>Nuova fasatura dello scarico → migliore erogazione

Cilindro e pistone

Il cilindro con alesaggio 78 mm ospita un pistone forgiato a travatura reticolare prodotto da CP. Sia il cilindro che il pistone sono realizzati con processi di precisione a partire da alluminio ad alta resistenza, per un risultato di straordinaria efficacia ed affidabilità. Il rapporto di compressione è di 14,4:1.

=>Ampio alesaggio di 78 mm e grande diametro delle valvole → alti regimi di rotazione, rapidità di risposta

=>Pistone forgiato a travatura reticolare → grandi prestazioni e grande affidabilità

Albero motore

L'albero motore è collocato nella posizione perfetta per centralizzare le masse oscillanti, ottenere la massima maneggevolezza ed offrire le massime prestazioni. Le bronzine adottano due semigusci montati per interferenza, che garantiscono la massima affidabilità e durata, portando l'intervallo di manutenzione a 100 ore.

=>Bronzine con semigusci montati per interferenza → aumento della durata e allungamento degli intervalli di manutenzione

Carter motore

Tutte le Husqvarna da motocross di nuova generazione sono progettate a partire dai criteri chiave della centralizzazione delle masse e della riduzione del peso. Di conseguenza, i carter motore sono stati progettati per alloggiare i componenti interni del motore nella posizione ottimale per ottenere un baricentro ideale, introducendo al contempo il minor peso possibile. Le scatole dei carter sono realizzate attraverso un processo di pressofusione ad alta pressione, che determina un basso spessore delle pareti pur conservando una eccezionale affidabilità. Sui coperchi dalla finitura color bronzo campeggia lo storico logo Husqvarna.

=>Carter motore → leggeri, compatti e ottimizzati in funzione della centralizzazione delle masse

=>Pressofusione ad alta pressione → pareti sottili, peso ridotto senza perdita di robustezza

Cambio

Realizzato da Pankl Racing Systems, il cambio a 5 rapporti è stato progettato per essere estremamente leggero e durevole, offrendo una spaziatura perfetta per il motocross. La forchetta di selezione ha un trattamento a basso attrito per cambiate più morbide, mentre la leva del cambio è pensata per evitare l'accumulo di detriti e assicurare una perfetta selezione del rapporto in qualsiasi condizione. Un sensore rileva il rapporto inserito e consente di adottare mappe motore specifiche per ogni marcia.

=>Cambio a 5 rapporti prodotto da Pankl Racing Systems → maggior durata e cambiata migliorata

=>Sensore integrato di rapporto inserito → mappe motore specifiche per ogni marcia

Frizione DS

La FC 250 MY19 adotta la nuova frizione a diaframma DS (Diaphragm Steel) che riduce il peso di 190 g rispetto alla precedente. Le esclusive caratteristiche di questa soluzione si basano su una singola molla a diaframma in acciaio al posto delle tradizionali molle elicoidali. Il cestello monopezzo in acciaio lavorato CNC consente l'utilizzo di dischi in acciaio più sottili, che contribuiscono a mantenere l'intero pacco frizione, e quindi il motore, più compatto.

=>Frizione DS → più leggera, con miglior modulabilità e maggior durata

FC 350

Motore

Il propulsore bialbero da 350 cc pesa soltanto 27,2 kg ed eroga una potenza massima di 58 CV. Questo motore è stato progettato con tre parametri chiave: prestazioni, peso, centralizzazione delle masse. Come risultato, gli alberi sono stati posizionati in modo da consentire alle masse oscillanti di avvicinarsi al baricentro ideale. Tutte le parti sono ingegnerizzate per offrire le massime prestazioni con il minor peso possibile.

=>Prestazioni, peso, centralizzazione delle masse → 58 CV e solo 27,2 kg

=>Disposizione degli alberi → masse oscillanti collocate vicino al baricentro

Testa

La FC 350 MY19 utilizza un nuovo processo di fusione per la testa, che consente un risparmio di peso di 200 g. Al suo interno, le camme lucidate e i bilancieri a dito rivestiti DLC riducono al minimo gli attriti e consentono di raggiungere prestazioni complessive senza pari. Completano il progetto le ampie valvole in titanio (36,3 mm all'aspirazione e 29,1 mm allo scarico), che consentono al motore di raggiungere senza fatica regimi di rotazione fino a 13.400 giri/min.

=>Nuovo processo di fusione → peso ridotto di 200 g

=>Valvole in titanio di grande sezione → 36,3 mm all'aspirazione e 29,1 mm allo scarico

=>Assi a camme lucidati, bilancieri a dito con rivestimento DLC → attriti ridotti, maggiori prestazioni

Cilindro e pistone

Il cilindro con alesaggio 88 mm e corsa 57,5 mm ospita un largo e leggero pistone forgiato CP a travatura reticolare. Ne risultano masse in movimento alterno relativamente contenute, che generano potenza eccezionale, alti regimi di rotazione e una ampia fascia di utilizzo. Il rapporto di compressione è di 14:1.

=>Leggero pistone da 88 mm di diametro → ridotte masse in movimento alterno

=>Pistone a travatura reticolare forgiato → alte prestazioni, alta affidabilità

Albero motore

Un albero motore di qualità superiore è al cuore del motore ad alte prestazioni ed alti regimi di rotazione della FC 350. I cuscinetti di banco del tipo a strisciamento, con i due semigusci montati per interferenza, garantiscono la massima affidabilità e intervalli di manutenzione estesi fino a 100 ore.

=>Impiego di bronzine → aumento della durata e allungamento degli intervalli di manutenzione

Carter motore

La FC 350 adotta un motore progettato avendo come obiettivi principali la centralizzazione delle masse e la riduzione del peso. Tutti i componenti principali sono stati riposizionati per collocare il baricentro nella posizione ideale. Ne risulta una motocicletta di straordinaria maneggevolezza grazie al motore compatto e leggero.

Il processo di produzione per pressofusione ad alta pressione mantiene il peso complessivo al minimo, riducendo lo spessore delle pareti. E sui coperchi dalla finitura color bronzo campeggia lo storico logo Husqvarna.

=>Carter motore → centralizzazione delle masse

=>Processo di produzione per pressofusione ad alta pressione → pareti sottili, peso ridotto senza perdita di robustezza

Cambio

Realizzato da Pankl Racing Systems per la FC 350 MY19, il compatto cambio a 5 rapporti adotta un rivestimento a basso attrito sulla forchetta di selezione, che assicura cambiate morbide e precise. La forma della leva del cambio evita l'accumulo di detriti, garantendo manovre agevoli anche nelle condizioni più difficili. Un evoluto sensore di rapporto inserito consente di adottare mappe motore specifiche per ogni marcia.

=>Cambio a 5 rapporti Pankl → cambiate morbide e precise

=>Sensore integrato di rapporto inserito → mappe motore specifiche per ogni marcia

Frizione DS

La FC 350 adotta la nuova frizione a diaframma DS (Diaphragm Steel) che riduce il peso di 190 g rispetto alla precedente. Le esclusive caratteristiche di questa soluzione si basano su una singola molla a diaframma in acciaio al posto delle tradizionali molle elicoidali. Il cestello monopezzo in acciaio lavorato CNC consente l'utilizzo di dischi in acciaio più sottili, che contribuiscono a mantenere l'intero pacco frizione, e quindi il motore, più compatto.

=>Frizione DS → più leggera, con miglior modulabilità e maggior durata

FC 450

Motore

Con i suoi 63 CV di potenza e un peso complessivo di appena 27,3 kg, il motore monoalbero della FC 450 è il perfetto esempio dell'avanzata ingegneria motoristica di Husqvarna Motorcycles. La centralizzazione delle masse è al cuore del progetto di questo motore, e ha consentito ai telaisti di posizionarlo vicino al baricentro della moto per migliorare nettamente la maneggevolezza.

=>Centralizzazione delle masse → migliori handling e affidabilità

=>Prestazioni → 63 CV e solo 27,8 kg

Testa

La FC 450 MY19 ha una nuova e più compatta testa monoalbero che è 15 mm più bassa e 500 g più leggera della precedente. Il design più compatto ha consentito di spostare l'asse a camme più vicino al baricentro, con sensibili benefici per la dinamica di guida. Inoltre, la diversa fasatura migliora l'erogazione ai bassi e la reattività di risposta. Il nuovo asse a camme vanta una superficie più precisa, che aziona quattro leggere valvole in titanio: quelle di aspirazione hanno diametro 40 mm, quelle di scarico 33 mm. Il riporto DLC sul bilanciere e i guidacatena a basso attrito regalano efficienza e affidabilità ottimali

=>Nuova testa → design più compatto e leggero (500 g in meno)

=>Nuovo asse a camme → superficie camme migliorata

=>Rivestimento DLC e guidacatena ottimizzati → bassi attriti

Cilindro e pistone

Il leggero cilindro in alluminio è un capolavoro di ingegneria, con un alesaggio di 95 mm e un pistone a travatura reticolare CP che pesa solamente 320 g. Il rapporto di compressione è di 12,6:1, per uno straordinario valore di potenza di 63 CV.

=>Leggero cilindro in alluminio → alesaggio 95 mm

=>Pistone forgiato CP a travatura reticolare → alte prestazioni, masse oscillanti ridotte

Albero motore

L'inerzia generata dall'albero motore è stata accuratamente calcolata per tradurre in trazione e guidabilità ottimali la grande potenza erogata dal motore di 450 cc. L'albero è specificamente collocato nel telaio per posizionare le masse rotanti vicino al baricentro della moto e offrire leggerezza e agilità di guida. Le bronzine di supporto con semigusci montati per interferenza assicurano la massima affidabilità e consentono intervalli di manutenzione allungati fino a 100 ore.

=>Posizione albero motore → baricentro in posizione ideale, miglior handling

=>Bronzine con semigusci montati per interferenza → aumento della durata e allungamento degli intervalli di manutenzione

Carter motore

I carter motore sono stati disegnati per ospitare gli alberi e gli altri organi interni del motore nella posizione che comporta la massima maneggevolezza. In aggiunta, la posizione dell'albero frizione mantiene il pacco frizione al di sopra del livello dell'olio, per ridurre gli attriti e aumentare l'efficienza. Il processo di produzione per pressofusione ad alta pressione mantiene il peso complessivo al minimo, riducendo lo spessore delle pareti senza compromettere l'affidabilità

=>Carter motore → centralizzazione delle masse ottimale, efficienza aumentata

=>Processo produttivo per pressofusione ad alta pressione → pareti sottili, peso ridotto senza perdita di robustezza

Cambio

Sulle MT19, il leggero cambio a 5 rapporti è stato realizzato da Pankl Racing Systems per garantire i massimi livelli di affidabilità e durata. La forma della leva a pedale evita l'accumulo di detriti e mantiene l'estremità della leva stessa in posizione anche nelle condizioni più difficili. Un evoluto sensore rileva il rapporto inserito e consente di adottare mappe motore specifiche per ogni marcia.

=>Cambio a 5 rapporti → cambiate morbide e precise

=>Sensore integrato di rapporto inserito → mappe motore specifiche per ogni marcia

Frizione DDS

La FC 450 adotta una frizione con molla a diaframma DDS (Damped Diaphragm Steel). Le esclusive caratteristiche del sistema DDS includono una singola molla a diaframma in acciaio al posto delle tradizionali molle elicoidali e un parastrappi integrato, per la massima trazione e durata. Il cestello della frizione è in pezzo unico in acciaio lavorato CNC, e consente di adottare dischi in acciaio più sottili che contribuiscono a mantenere l'intero pacco frizione, e quindi il motore, più compatto

=>Frizione DDS → leggera, con miglior modulabilità e maggiore durata

TC 125

Motore

Con 40 CV e un peso totale di appena 17,2 kg, il motore TC 125 si pone al vertice prestazionale nella competitiva classe 125. Il leggero propulsore è progettato per erogare una coppia superiore agli attuali 125 2T, rendendo la TC 125 più facile da guidare sia per il novizio che per il più esperto professionista. Anche il motore TC 125 è stato pensato per centralizzare le masse rotanti, in modo da lavorare in simbiosi ottimale con il telaio determinando un feeling di agilità e leggerezza generale.

=>Ai vertici delle prestazioni → 40 CV e soli 17,2 kg

=>Centralizzazione delle masse → benefici significativi in termini di maneggevolezza

Cilindro e pistone

Il cilindro ha un alesaggio di 54 mm. L'innovativa valvola allo scarico controlla sia la luce di scarico principale che quelle laterali. La lucidatura del bordo superiore, nuova per il MY19, garantisce una fasatura ancora più accurata continuando a garantire prestazioni senza pari.

=>Luce di scarico ottimizzata → Prestazioni e erogazione migliorate

Albero motore

L'albero motore è costruito per essere più leggero possibile, ed è perfettamente bilanciato per ridurre le vibrazioni. Questo componente è anche posizionato in modo da minimizzare l'effetto dell'inerzia delle masse in rotazione sulla dinamica della motocicletta.

=>Albero motore leggero → vibrazioni ridotte

Carter motore

Il processo di produzione per pressofusione ad alta pressione garantisce pareti di spessore ridotto e quindi leggere, senza penalizzare l'affidabilità. Il nuovo e rinforzato ingranaggio intermedio del kick-starter migliora la precisione in avviamento. Sui coperchi dalla finitura color bronzo campeggia lo storico logo Husqvarna.

=>Pressofusione ad alta pressione → pareti a ridotto spessore ma alta resistenza

=>Ingranaggio intermedio del kick-starter rinforzato → avviamento migliorato

Carburatore

La TC 125 adotta un carburatore Mikuni TMX a valvola piatta. Aggiornato con una nuova taratura per il MY19, questo carburatore assicura una potenza omogenea e controllabile, con prestazioni ottimali lungo l'intero arco di erogazione

=>Carburatore Mikuni da 38 mm → erogazione più regolare, prestazioni ottimali

Cambio

Realizzato in esclusiva per Husqvarna Motorcycles da Pankl Racing Systems, il cambio a 6 marce ha una rapportatura specifica per il motocross. La leva a pedale adotta l'innovativo design che riduce l'accumulo di detriti.

=>Cambio a 6 marce specifico da motocross → prodotto da Pankl Racing Systems

Frizione DS

La TC 125 adotta la nuova frizione a diaframma DS (Diaphragm Steel) che riduce il peso di 190 g rispetto alla precedente. Le esclusive caratteristiche di questa soluzione si basano su una singola molla a diaframma in acciaio al posto delle tradizionali molle elicoidali. Il cestello monopezzo in acciaio lavorato CNC consente l'utilizzo di dischi in acciaio più sottili, che contribuiscono a mantenere l'intero pacco frizione, e quindi il motore, più compatto.

=>Frizione DS → più leggera, con miglior modulabilità e maggior durata

TC 250

Motore

Il motore a 2 tempi della TC 250 rappresenta la miglior combinazione tra impareggiabile potenza e costruzione leggera. La semplicità e i bassi costi di manutenzione hanno fatto del motore 2T la scelta preferita da intere generazioni di crossisti, e la TC 250 MY19 adotta la più recente tecnologia in fatto di motori a due tempi, che punta a centralizzare le masse rotanti e a ridurre le vibrazioni, offrendo nel frattempo le prestazioni di livello più elevato all'interno della categoria. Per il modello 2019 il motore è stato ruotato di 1 grado verso l'alto facendo perno sull'attacco forcellone per garantire una migliore guidabilità.

Cilindro

Il cilindro da 66,4 mm di alesaggio dispone di una valvola allo scarico di nuova concezione, che offre una erogazione della potenza omogenea e controllabile lungo tutto l'arco di funzionamento. Sul MY19, la luce di scarico è lucidata, migliorando in termini di funzionalità e prestazioni. L'erogazione può essere ulteriormente personalizzata semplicemente cambiando le due molle fornite in dotazione, e modificando così il comportamento in funzione delle condizioni del tracciato e delle preferenze del pilota.

=>Cilindro e valvola allo scarico → erogazione della potenza omogenea e personalizzabile

=>Luce di scarico lavorata di macchina → funzionalità e prestazioni migliorate

Carter motore

Il motore TC 250 è stato sviluppato con la centralizzazione delle masse come parametro principale. I leggeri carter motore pressofusi prevedono una disposizione ottimale degli alberi interni da questo punto di vista, centralizzando le masse oscillanti e migliorando la guidabilità

=>Disposizione degli alberi → ideale per centralizzare le masse

Contralbero di bilanciamento

La TC 250 adotta un contralbero di bilanciamento, montato lateralmente. Questo albero riduce sensibilmente le vibrazioni, determinando una guida più fluida e confortevole, che riduce l'affaticamento del pilota

=>Contralbero di bilanciamento → vibrazioni ridotte

Carburatore

La TC 250 adotta un carburatore Mikuni TMX a valvola piatta, con taratura aggiornata per il MY19 in modo da ottenere prestazioni ancora migliori. Regalando un'erogazione lineare e controllabile, assicura prestazioni ottimali lungo l'intero arco di erogazione.

=>Carburatore Mikuni da 38 mm → nuovo set-up per il MY19

Cambio

La TC 250 dispone di un cambio a 5 velocità. Il design "no-dirt" della leva a pedale assicura cambiate precise e facili, evitando l'accumulo di terriccio e detriti che potrebbe bloccare il meccanismo nelle condizioni più difficili.

=>Cambio a 5 rapporti → cambiate facili e precise

=>Leva cambio "no-dirt" → evita il bloccaggio dovuto ad accumulo di terra e detriti

Frizione

La TC 250 impiega una frizione DDS (Damped Diaphragm Steel), un sistema con molla a diaframma che sostituisce la classica soluzione con molle elicoidali e determina azionamenti molto più morbidi. Questa soluzione integra inoltre un parastrappi che aumenta da un lato la trazione, e dall'altro la durata.

=>Frizione DDS → azionamento morbido con parastrappi integrato, maggior trazione e affidabilità

COLLEZIONE ABBIGLIAMENTO HUSQVARNA MOTORCYCLES

In coincidenza con il lancio della sua gamma motocross MY19, Husqvarna Motorcycles è orgogliosa di presentare una collezione dedicata e coordinata di abbigliamento tecnico e protezioni. Disegnati in esclusiva per abbinarsi alle innovative caratteristiche stilistiche dei nuovi modelli da motocross, tutti gli elementi della nuova collezione sono anche realizzati unendo qualità, comfort e funzionalità alla massima protezione in tutte le condizioni di guida.

CASCO MOTO-9 FLEX RAILED

Sviluppato dai migliori piloti professionisti di tutto il mondo, il MOTO-9 FLEX RAILED è realizzato in esclusiva per Husqvarna Motorcycles dallo specialista Bell Helmets. Costruito attorno a una leggera calotta in composito a base carbonio, dispone dell'esclusivo sistema di rilascio rapido di emergenza Magnefusion (M.E.R.S.), oltre che di viti del frontino di tipo rapido, per regolazioni veloci e sicure. Un flusso d'aria ottimale è ottenuto grazie alla mentoniera ventilata e alle canalizzazioni interne. Ha un cinturino con chiusura a doppio anello e un peso totale di 1.450 g (±50 g).

MASCHERA RACECRAFT +

Il top del top nel campo delle maschere da motocross ad alte prestazioni, la nuovissima RACECRAFT + è realizzata in esclusiva per Husqvarna Motorcycles da 100%. Basata sul modello Racecraft già usato da molti piloti per la conquista dei loro titoli, la RACECRAFT + è stata sviluppata dall'azienda californiana con numerose migliorie per raggiungere un nuovo livello prestazionale. Dotata di lenti anti-appannamento in Lexan® e di una imbottitura in schiuma a quattro strati, combina una chiarezza di visuale di livello superiore con una protettività capace di ispirare fiducia in ogni condizione.

COLLEZIONE RAILED

Espressamente disegnata per soddisfare le esigenze dei crossisti di ogni livello, la collezione RAILED è una gamma completa di capi tecnici che risponde ai più elevati requisiti di comfort, funzionalità e protezione. La collezione RAILED 2019 include la maglia RAILED SHIRT GREY e BLUE, i pantaloni RAILED PANTS e i guanti CELIUM II RAILED GLOVES.

Realizzata con un mix di materiali intelligenti che allontanano il sudore dalla pelle, la maglia RAILED SHIRT unisce un design di ispirazione svedese e qualità premium. Disponibile in grigio o blu, si abbina alla perfezione ai nuovi pantaloni RAILED PANTS. Estremamente leggeri, i RAILED PANTS offrono un'eccellente libertà di movimento e il comfort più evoluto. Completano la collezione i CELIUM II RAILED GLOVES, un paio di guanti da motocross premium realizzati in esclusiva per Husqvarna Motorcycles da 100%.

STIVALI CROSSFIRE 3 SRS

Equipaggiati delle ultime tecnologie in fatto di stivali da cross ad alte prestazioni, i CROSSFIRE 3 SRS sono realizzati in esclusiva per Husqvarna Motorcycles dallo specialista Sidi. Sfruttando le competizioni di motocross ai più alti livelli per sviluppare i propri prodotti, il produttore italiano ha sviluppato i suoi CROSSFIRE 3 SRS con un sistema brevettato per prevenire l'iperestensione del piede. Dotati di stivaletto interno sostituibile e di un'area polpaccio completamente regolabile, i CROSSFIRE 3 SRS sono fra gli stivali più sicuri e protettivi sul mercato.

ACCESSORI TECNICI HUSQVARNA MOTORCYCLES

Dedicata alla nuova generazione di motociclette da cross di Husqvarna, questa nuova gamma di accessori si compone di parti speciali premium progettate per migliorare le prestazioni dei modelli FC ed FC 2019. Testati e sviluppati dai piloti Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing nei campionati AMA Supercross e Motocross e nel Mondiale di Motocross FIM, tutti questi accessori combinano una tecnologia innovativa con qualità di livello superiore e grande facilità di installazione.

PIASTRE FACTORY

Realizzate in alluminio ad alta resistenza, le piastre FACTORY TRIPLE CLAMP sono progettate per abbinarsi con la massima precisione alle caratteristiche, aggiornate per il 2019, del telaio Husqvarna e della forcella WP. Oltre a garantire un allineamento millimetrico degli steli forcella ottimizzando il feeling e la loro funzionalità, porteranno alla vostra Husqvarna da motocross il sospirato look "factory". L'offset può essere facilmente cambiato da 20 mm a 22 mm.

COLLETTORE DI SCARICO FMF MEGABOMB

Capace di garantire a tutte le nuove quattro tempi "FC" un sensibile aumento di prestazioni nell'intero range di erogazione, il collettore in titanio MEGABOMB è stato realizzato dagli esperti di FMF Racing. Sfruttando le competizioni di motocross ai massimi livelli come base di sviluppo dei propri prodotti, l'azienda californiana rimane all'avanguardia dell'evoluzione tecnologica nel proprio segmento. Leggero e durevole, il collettore di scarico FMF MEGABOMB contribuirà a migliorare sensibilmente le prestazioni e il look della vostra Husqvarna.

SILENZIATORE FMF FACTORY 4.1 RCT

Identico al Sistema impiegato sulle moto del team Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing, il silenziatore FMF FACTORY 4.1 RCT è stato progettato per arricchire le prestazioni e la coppia della vostra moto. Dotato delle tecnologie più recenti, è realizzato a partire da titanio ad alta resistenza, con una camicia esterna anodizzata blu e un fondello in carbonio. Permette un sostanzioso risparmio di peso e può essere installato anche sul collettore originale.

RUOTE FACTORY

Leggere ed estremamente robuste, le nuove ruote D.I.D. DirtStar FACTORY sono le stesse impiegate dai piloti Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing per correre nelle piste da motocross più impegnative del mondo. Hanno il canale anodizzato e combinano il massimo risparmio di peso con caratteristiche tensoelastiche ottimali per la guida off-road. L'anteriore ha dimensioni 1.6 x 21" con perno da 22 mm, mentre la posteriore ha dimensioni 2.15x19" con perno da 25 mm.

PIASTRA PARAMOTORE

Progettata per completare le nuove motociclette della gamma Husqvarna motocross 2019, la piastra paramotore SKID PLATE fornisce la protezione più efficace a telaio e motore. Realizzata in robusto materiale C-SMC di 3 mm di spessore, unisce una costruzione estremamente leggera a livelli ottimali di resistenza e durata.

CARICABATTERIE – TESTER

Il caricabatterie – tester è stato progettato per ottimizzare le prestazioni e la durata di vita della batteria. Sviluppato specificamente per le batterie LiFePo4 di ultima generazione, garantisce un preciso monitoraggio della batteria in ogni condizione.