

La nuova generazione dei modelli da motocross TC ed FC di Husqvarna Motorcycles è dotata di tutte le tecnologie più recenti e degli ultimi sviluppi elettronici, che ne migliorano ulteriormente le potenzialità in pista. Ogni modello a 2 o 4 tempi è stato progettato per offrire le massime prestazioni e affidabilità, per competere in gara ai più alti livelli già come esce di serie.

Tutti e cinque i modelli in gamma vantano nuove sospensioni, nuovi telai, nuovi forcelloni e nuove plastiche, che hanno migliorato la dinamica di guida e alzato l'asticella delle prestazioni in pista, qualunque sia il livello del loro pilota. Sapientemente costruiti con componentistica di alta qualità e tutte le ultime innovazioni, i modelli TC ed FC sono il riferimento tra le motociclette da motocross premium.

I modelli a 2 tempi TC 125 e TC 250 2023 rafforzano ulteriormente la propria leadership grazie all'adozione dell'iniezione elettronica di carburante (Electronic Fuel Injection, EFI) e avviamento elettrico. Questi importanti aggiornamenti sottolineano lo sviluppo continuo di queste popolari motorizzazioni e fissano il riferimento nel competitivo segmento delle cross racing 2T.

Le quattro tempi FC 250 e la FC 350 2023 sono spinte da motori completamente nuovi e sono state progettate per essere più veloci, più leggere e con una miglior dinamica di guida. Dotate delle ultime innovazioni in fatto di tecnologie e ausili alla guida, questi modelli restano al vertice del motocross mondiale insieme alla FC 450, il cui motore è stato riposizionato all'interno del telaio e aggiornato con una nuova testa, che assicura più coppia e prestazioni.

In evidenza

- Nuove sovrastrutture con ergonomia studiata per facilitare i movimenti in sella
- Nuovo telaio idroformato in acciaio al cromo-molibdeno che riduce sensibilmente lo schiacciamento e il sollevamento del retroreno in accelerazione (effetto anti-squat)
- Nuovo forcellone in alluminio con ottimizzazione topologica che offre rigidezza ottimale e peso ridotto
- Nuovo corpo farfallato e sistema di iniezione elettronica del carburante sui motori 2T, che assicura potenza e guidabilità ai vertici di categoria
- Nuovi motori bialbero sulle FC 250 ed FC 350, dalla coppia e potenza al top di categoria
- Nuovo sensore di cambiata e Quickshifter per cambiate senza interruzione di coppia su tutti i modelli 4T
- Nuovo avviamento elettrico su entrambi i modelli 2T
- Nuova costruzione ibrida alluminio-poliammide del telaietto, per ottenere valori di rigidezza specificamente calcolati e una durata di livello superiore
- Nuova forcella WP XACT 48 con tecnologia AER e smorzamento più progressivo al fine corsa
- Nuovo monoammortizzatore WP XACT con pistone principale ottimizzato via CFD e regolazioni senza attrezzi
- Nuovo selettore mappe multi-funzione che attiva anche il Quickshifter, il controllo di trazione e il launch control
- Azionamento idraulico frizione Brembo ad alte prestazioni
- Manubrio Pro Taper di qualità premium
- Avviamento elettrico alimentato da una leggera batteria Li-Ion da 2,0 Ah

Caratteristiche e punti di forza

Telaio

Il telaio idroformato, tagliato al laser e saldato da robot è stato sapientemente realizzato con parametri di rigidezza longitudinale e torsionale accuratamente calcolati. Regala al pilota un feedback eccezionale, la capacità di assorbire energia negli impatti ed eccellente stabilità sul veloce. Inoltre, il telaio integra ora supporti forgiati per montare la nuova piastra paramotore in poliammide, disponibile nel catalogo degli Accessori tecnici.

Sia le masse in rotazione che il collegamento forgiato al cannotto sono stati riposizionati nel telaio. Unitamente al nuovo montaggio del monoammortizzatore, che non è più fissato al tubo principale del telaio, questi interventi hanno sensibilmente migliorato la neutralità della ciclistica in accelerazione (effetto anti-squat). Anche lo spessore dei tubi è stato ottimizzato per aumentare l'affidabilità e la rigidezza locale nelle zone più stressate, come la testa di sterzo e i supporti del monoammortizzatore. Gli attacchi motore simmetrici (stessa posizione sul lato sinistro e destro) migliorano le caratteristiche flessionali e l'agilità, mentre le doti di stabilità restano impareggiabili.

Un altro punto di forza della nuova conformazione del telaio è che i supporti delle pedane sono stati spostati più all'interno, riducendo il rischio di toccare nei canali profondi o quando si salta *scrubbing*. La dimensione delle pedane è stata per contro aumentata, disegnandole con l'aiuto di software di fluidodinamica computazionale (CFD) allo stato dell'arte. La nuova tenuta monopezzo della colonna di sterzo consente un montaggio più semplice in caso di sostituzione o manutenzione, oltre ad aumentare l'affidabilità.

Il telaio è rifinito in blu metallizzato con una verniciatura premium a polvere. Le protezioni telaio, fornite di serie, hanno una forma rivista e migliorata per offrire superiore protezione, durata e grip in ogni condizione.

- Rigidezza flessionale accuratamente calcolata → feedback al pilota, assorbimento di energia e stabilità eccezionali
- Nuovo montaggio del mono → maggior neutralità in accelerazione (miglior comportamento anti-squat)
- Telaio con spessore variabile delle pareti, per ottenere rigidezze specifiche zona per zona e migliorare l'affidabilità delle aree più stressate (cannotto di sterzo, supporto del mono)
- Attacchi motore simmetrici (stessa posizione sui lati destro e sinistro) per migliorare le caratteristiche flessionali
- Supporti pedane spostati all'interno per ridurre il rischio di contatto col terreno nei canali o quando si *scrubba*
- Nuova tenuta di sterzo monopezzo di facile manutenzione → montaggio più facile, maggiore affidabilità
- Finitura durevole a polvere, con protezioni telaio di serie

Telaietto in alluminio rinforzato con poliammide

Composto per il 60% da poliammide e per il 40% da alluminio, il telaietto in due pezzi ha un peso totale di soli 1,8 kg. Con l'aiuto della dinamica computazionale, è stato messo a punto per avere una rigidezza ben precisa, tale da offrire un controllo e un comfort straordinari pur restando leggero e robusto.

I travi e supporti inferiori del telaietto sono realizzati con un profilo fuso in alluminio, che assicura tutta la robustezza e l'affidabilità che servono. La parte superiore è invece realizzata con poliammide stampata a iniezione, in modo da raggiungere le caratteristiche di rigidezza desiderate in una costruzione leggera.

- Nuova costruzione ibrida in alluminio e poliammide, con ottimizzazione topologica
- Travi e supporti inferiori realizzati con un profilo fuso in alluminio → massima robustezza e affidabilità (nessuna saldatura)
- Parte superiore in poliammide stampata a iniezione → rigidezza specifica, a beneficio di maneggevolezza e comfort

Forcellone

Il nuovo forcellone cavo in alluminio pressofuso è stato progettato per offrire rigidezza e affidabilità ottimali con il peso più basso possibile. La sua forma è stata ottimizzata per ottenere le rigidezze desiderate, mentre un processo di fusione migliorato ha ridotto il peso di circa 190 g. Il perno posteriore cresce a 22 mm per sposarsi al meglio alle nuove caratteristiche ciclistiche.

Anche il paracatena e la slitta catena sono stati completamente ridisegnati, ottenendo una miglior durata e riducendo il rischio di agganciare oggetti esterni. Il nuovo disegno aiuta anche a ridurre l'accumulo di detriti nella zona del forcellone e della catena, specie nelle condizioni di fango estremo.

Per semplificare il tensionamento, i segni dei registri catena sono visibili anche dall'alto.

- Nuovo forcellone pressofuso → ottimizzazione topologica per una rigidezza ottimale
- Processo di fusione migliorato → 190 g in meno rispetto alla precedente generazione
- Nuovo perno posteriore da 22 mm abbinato alle mutate caratteristiche flessionali della ciclistica
- Nuovo disegno di paracatena e slitta catena → punti di passaggio allineati alla superficie del forcellone; montaggio su molla in acciaio per aumentarne la durata
- Minor tendenza ad agganciare oggetti esterni

Forcella WP XACT con tecnologia AER

La forcella da 48 mm, con funzioni separate sugli steli, adotta una molla ad aria incapsulata e una camera olio pressurizzata per offrire uno smorzamento progressivo e costante nel tempo. I bypass di olio e aria riducono i picchi di pressione, e in combinazione con l'idraulica a valvola centrale, consentono a questa forcella di dare al pilota un feedback e un comfort eccezionali. Un nuovo tampone idraulico (hydrostop) migliora il comportamento a fine corsa, aumentando la progressione della forza smorzante negli ultimi 40 mm di affondamento (in precedenza 10 mm). Anche il ritorno è ridotto, in modo che la forcella risponda agli atterraggi più duri con un'estensione meno rapida nella prima fase. Infine, l'anello parapolvere ridisegnato migliora la protezione dallo sporco.

Le regolazioni si realizzano facilmente attraverso la valvola singola di precarico per l'aria e i registri di facile accesso per compressione ed estensione. La pompa aria necessaria a regolare la pressione e quindi la rigidezza della molla equivalente è fornita di serie.

- Forcella WP XACT → 48 mm ad aria, con funzioni idrauliche separate
- Idraulica con valvola centrale → smorzamento eccezionale, prestazioni costanti nel tempo
- Molla ad aria incapsulata e camera olio pressurizzata → smorzamento progressivo
- Nuovo tampone idraulico per il fine corsa → resistenza al fine corsa migliorata, ritorno più gestibile
 - Progressione idraulica aumentata negli ultimi 40 mm di corsa (su 305 mm totali) → la generazione precedente interveniva solo negli ultimi 10 mm di corsa
 - Ritorno più controllabile → la forcella resta più bassa nella prima fase che segue un impatto duro
- Registri di facile accesso → regolazioni semplici e veloci
- Anello parapolvere ridisegnato → maggior protezione dallo sporco

Piastre forcella lavorate CNC

Realizzate a partire da alluminio ad alta resistenza, le piastre forcella lavorate CNC con offset 22 mm determinano un perfetto allineamento dei foderi forcella per una maggior stabilità e un funzionamento fluido e reattivo della forcella WP XACT. La piastra superiore è più rigida e lavora in armonia con la forcella per assicurare una maneggevolezza di livello superiore, mentre i riser offrono tre opzioni di montaggio per personalizzare l'ergonomia.

I nuovi supporti manubrio prevedono una zona di serraggio maggiorata per ridurre le torsioni del manubrio in caso di caduta, senza incremento di peso rispetto alla precedente generazione. Inoltre essi possono ospitare sia fissaggi con elastomeri che fissaggi rigidi del manubrio, per personalizzare la risposta e il feeling dell'avantreno.

- Montaggio con elastomeri (di serie) → minori vibrazioni, feeling meno preciso
- Montaggio fisso → maggiori vibrazioni, feeling più preciso

La tabella portanumero integra una protezione piastre che copre la piastra inferiore, proteggendola dall'usura causata dai detriti.

- Alluminio lavorato CNC, superficie anodizzata → massima qualità e affidabilità
- Fissaggio foderi e allineamento perfetti → funzionamento della forcella più fluido
- Nuovi riser manubrio → maggior superficie di contatto per una migliore stabilità del manubrio, stesso peso della generazione precedente

- Elastomeri sulla parte superiore → vibrazioni ridotte, comfort aumentato
- Posizione manubrio regolabile → ergonomia personalizzabile

Monoammortizzatore WP XACT

Un layout interno completamente nuovo ha portato a un'unità ammortizzante più corta di 15 mm e più leggera di 100 g rispetto alla generazione precedente, che porta l'escursione ruota a 293 mm. Questo monoammortizzatore è abbinato a un sistema di leveraggi rivisto, con una nuova geometria che mantiene la stessa progressione di prima e massimizza la trazione e la sensibilità. Insieme alla nuova geometria del telaio, questo ha consentito di ottenere una maggior luce a terra nella zona del link riducendo così i rischi di danneggiarlo negli atterraggi più duri.

Il nuovo pistone principale del monoammortizzatore, ottimizzato con la CFD (Computational Fluid Dynamics), migliora il comfort nella prima parte di affondamento e garantisce un elevato sostegno. I fori di passaggio di diametro differenziato consentono alle lamelle di aprirsi più facilmente, limitando la pressione dell'olio e le forze interne. Peso ridotto significa anche minori masse in movimento, il che riduce le forze agenti sul pistone principale.

Il nuovo concetto impiegato per il doppio controllo della compressione permette di regolare il freno idraulico alle alte e basse velocità a mano. Si aggiunge al nuovo disegno del registro di estensione, ora azionabile anche senza attrezzi, per consentire al pilota di regolare il mono più velocemente e senza bisogno di avere un meccanico con sé.

Oltre alle nuove possibilità di regolazione, è stato introdotto un nuovo registro del precarico che migliora la resistenza a polvere e sporco. La nuova ghiera molla in due pezzi consente di cambiare rapidamente la molla senza dover disassemblare il monoammortizzatore.

Con le sue tenute a basso attrito SKF per il leveraggio, il monoammortizzatore WP XACT offre caratteristiche smorzanti di livello avanzato, con qualità senza pari in fatto di trazione e assorbimento di energia. Il sistema di bilanciamento della pressione al suo interno assicura uno smorzamento costante, che regala al pilota un comfort e un feeling di livello superiore.

- Nuovo monoammortizzatore più leggero e compatto, con lunghezza ridotta di 15 mm
 - 2022 → 470 mm / 2023 → 455 mm a parità di escursione ruota → 293 mm
 - Minor peso per minori masse in movimento → l'alleggerimento di 100 g riduce le forze agenti sui cuscinetti
- Nuovo pistone principale ottimizzato con CFD per aumentare il comfort nella prima parte di affondamento, garantendo comunque un elevato sostegno
- Luce a terra aumentata, minor rischio di danneggiamento in caso di impatti da fondo corsa
- Nuovo doppio controllo della compressione che consente di azionare i registri per le alte e basse velocità a mano
- Nuovo registro per l'estensione, che consente interventi sia a mano che con attrezzi
- Registro del precarico rivisto, con maggior resistenza allo sporco e montaggio veloce
- Tenute SKF a basso attrito per il link → risposta del mono più libera, caratteristiche smorzanti di livello avanzato
- Bilanciamento interno della pressione → smorzamento costante
- Ghiera molla in due pezzi che consente di cambiare facilmente la molla senza dover disassemblare il mono

Azionamento idraulico frizione Brembo

L'azionamento idraulico frizione ad alte prestazioni di Brembo garantisce usura regolare, un funzionamento quasi privo di manutenzione e una perfetta modulabilità in ogni situazione. Il gioco è costantemente compensato, così che il punto d'attacco e l'azione della frizione restano identici sia in condizioni calde che fredde, e nel corso del tempo. Infinite ore di test ad altissimi livelli hanno dimostrato l'eccezionale affidabilità di questo componente Brembo.

- Azionamento idraulico frizione Brembo → perfetta modulabilità ed affidabilità eccezionale in ogni condizione

Freni

L'impianto frenante al top di categoria con pinze, pompe e leve Brembo assicura i massimi livelli di qualità. I dischi wave da 260 mm anteriore, flottante, e da 220 mm posteriore regalano una potenza frenante di livello superiore, instillando fiducia nel pilota in ogni condizione.

- Pinze frenanti Brembo e dischi freno ad alte prestazioni → potenza frenante di livello superiore, controllo e fiducia maggiori

Manubrio ProTaper

Il manubrio ProTaper non ha rivali per funzionalità e stile. Realizzato con gli standard più alti, possiede una resistenza a fatica ai vertici di categoria pur vantando un peso minimo. La sua piega specifica aumenta il comfort offrendo alle mani del pilota una presa ottimale.

- Manubrio ProTaper → funzionalità e stile ai vertici di categoria
- Piega Husqvarna → comfort ottimale

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 senza colla

Pedane

Le nuove pedane, disegnate con l'aiuto della CFD, offrono agli stivali una superficie di appoggio più estesa, ma sono al contempo meno soggette a toccare nei canali profondi, nei salti con *scrub* o contro le barriere a bordo pista. Il risultato è un miglior controllo della moto in ogni condizione, ottenuto con un nuovo posizionamento più stretto, ottenuto integrando maggiormente i supporti nel disegno del telaio. Anche il peso del componente risulta ridotto.

- Nuove pedane pressofuse → peso ridotto e minor tendenza all'accumulo di detriti
- Supporti pedane integrati nel telaio → profilo più stretto, meno soggetto a toccare nei canali profondi

Selettore mappe, traction control e launch control

Pensato per fornire un'interfaccia semplice e intuitiva, il nuovo selettore mappe è previsto di serie. Gestisce il traction control, il launch control e seleziona una delle due mappe motore (più aggressiva/più dolce) oltre ad attivare il Quickshifter sui modelli 4T. La Mappa 1 è quella standard e offre un'erogazione della potenza lineare e prevedibile, mentre la Mappa 2 è più esplosiva nell'erogazione e più reattiva nella risposta al comando del gas.

Il nuovo Quickshifter attivabile dal selettore agisce solo passando al rapporto superiore e solo dalla seconda alla quinta marcia. Funziona interrompendo la corrente alla candela per una frazione di secondo in modo da determinare una momentanea interruzione della coppia: un sensore sul tamburo del cambio registra l'impulso di forza sulla leva a pedale, invia un segnale alla centralina motore e questa interviene sull'accensione. Il sistema assicura cambiate estremamente fluide anche tenendo spalancata la manopola del gas e senza dover tirare la leva frizione.

Il launch control si attiva premendo insieme i tasti per il traction control e il Quickshifter, con il motore in folle. Entrambi i simboli inizieranno a lampeggiare indicando che il launch control è attivo. Questa funzionalità limita la coppia inviata alla ruota posteriore, migliorando la trazione ed evitando perdite di controllo nella fase di massima accelerazione. Non appena il pilota innesta la marcia successiva, il launch control si disattiva automaticamente. Inoltre il Quickshifter è disattivato quando il launch control è attivo.

Il traction control presente sui modelli FC è attivato da un pulsante che riporta la scritta 'TC' e funziona analizzando l'apertura della manopola del gas da parte del pilota e la velocità con cui il motore prende giri. Se il regime sale troppo rapidamente, la centralina motore (EMS) deduce che c'è un calo di aderenza e riduce la coppia erogata alla ruota posteriore in modo da massimizzare la trazione. Questo può essere un vantaggio decisivo in condizioni bagnate o fangose.

- Selettore mappe al manubrio ridisegnato → modifica le caratteristiche del motore in base alle condizioni del fondo e alle preferenze del pilota
- Nuova funzionalità Quickshifter → cambiate a salire senza frizione
- Traction control → trazione ottimale in ogni condizione
- Launch control → massima trazione per partenze perfette

Tasto Start/stop

Il nuovo tasto start/stop sulla parte destra del manubrio consente di avviare e spegnere il motore nel modo più semplice e intuitivo possibile.

Centralina motore (EMS)

La centralina motore Keihin è stata appositamente studiata per essere più piccola e più leggera, ma soprattutto più veloce nel processare i dati. Integra al suo interno la funzionalità launch control per partenze perfette, le mappe selezionabili attraverso la pulsantiera al manubrio e la nuova funzione di Quickshifter. In combinazione con il sensore di rapporto inserito, consente di avere una erogazione di potenza specifica per ogni marcia.

Un nuovo sensore di ribaltamento (ROS) interrompe l'accensione in caso di cadute particolarmente violente, aggiungendo un ulteriore livello di sicurezza a questa nuova generazione di motociclette da motocross di Husqvarna. Inoltre, il nuovo contatore possiede una LED integrato che segnala lo stato del sistema di iniezione e un indicatore del livello carburante.

- Centralina Keihin → più piccola, leggera e veloce nel processare i dati per una gestione motore più efficiente
- Nuovo sensore di ribaltamento (ROS) → spegne automaticamente il motore in caso di caduta violenta
- Nuovo contatore con LED di stato dell'inezione e indicatore del livello carburante
- Sensore rapporto inserito → mappatura motore specifica per ogni marcia

Corpo farfallato Keihin

La gamma FC a 4 tempi adotta un corpo farfallato Keihin da 44 mm di diametro, con un iniettore posizionato al suo interno in modo da assicurare una miscelazione ottimale con l'aria e il cavo montato senza rinvii, così da offrire una risposta più diretta e immediata.

Sui modelli TC a 2 tempi, il nuovo corpo farfallato Keihin da 39 mm prevede doppi iniettori, posizionati per assicurare il flusso più efficiente possibile verso la camera di combustione; anche in questo caso il cavo di comando è montato direttamente sul corpo farfallato, per ottenere una risposta immediata dal motore. Il minimo non viene gestito con un bypass come nel sistema Transfer Port Injection usato sulle enduro TE, ma direttamente con la valvola a farfalla, grazie a una architettura dei due iniettori simile a quella usata su alcuni motori 4T, con un iniettore per i bassi carichi posizionato nella posizione canonica all'interno del corpo farfallato e un iniettore di sommità, posto a monte della farfalla, che si attiva in condizioni di pieno carico quando si richiedono le massime prestazioni.

Il corpo farfallato Keihin assicura un più efficace controllo del minimo, con una maggior stabilità di funzionamento, e una combinazione aria/miscola molto migliore. I risultati sono una maggior potenza, una migliore risposta e una finestra di proporzioni aria/miscola molto più ampia rispetto a quella permessa dal sistema TPI. Il motore risulta così meno soggetto a tagli o esitazioni, e ancora meno sensibile alle diverse condizioni ambientali (temperatura, altitudine, umidità).

- Corpo farfallato 4T → 44 mm, iniettore posizionato per un flusso ottimale, risposta al comando del gas più immediata grazie al montaggio diretto del cavo
- Corpo farfallato 2T → 39 mm con doppio iniettore, posizionato per un flusso ottimale e una risposta al comando del gas più immediata grazie al montaggio diretto del cavo

Impianto di scarico

Le espansioni dei modelli 2T sono state dimensionate specificamente per ciascun modello usando un innovativo processo di progettazione 3D. Offrono prestazioni ottimali con una geometria che massimizza la luce a terra, in modo da renderle meno soggette a danneggiamento. I silenziatori dei modelli 2T hanno una staffa di montaggio in alluminio e una costruzione interna sofisticata, per ottenere un eccellente assorbimento del rumore e il massimo risparmio di peso.

Gli impianti di scarico dei modelli 4T sono stati progettati per raggiungere prestazioni al vertice con il più basso peso possibile. Il collettore è diviso in due parti estremamente compatte, con una delle due sezioni caratterizzate dalla presenza di una camera di risonanza a bassa contropressione integrata, che riduce il rumore e massimizza le prestazioni. La posizione della giunzione tra le due sezioni consente di rimuovere il collettore senza smontare il monoammortizzatore. Ulteriori innovazioni hanno portato a silenziatori corti e compatti, senza per questo aumentare i livelli sonori. Questo elemento è realizzato in leggero alluminio rifinito in nero per sottolineare la sua qualità premium.

- Scarichi compatti → leggeri e studiati per offrire prestazioni ottimali
- Collettore montato direttamente sul motore → manutenzione più agevole
- Posizione della giunzione → collettore smontabile senza togliere il monoammortizzatore

Avviamento elettrico e batteria Li-ion

Oltre a fornire la praticità di un facile avviamento elettrico, tutta la gamma motocross Husqvarna lo fa attraverso una batteria Li-ion da 2,0 Ah. Questa pesa circa 1 kg meno di una tradizionale batteria piombo-acido, così da offrire la praticità dell'avviamento elettrico mantenendo minimo il peso totale.

- Avviamento elettrico → avviamento pronto e facile quando la rapidità è cruciale
- Batteria Li-ion → leggera, 1 kg meno di una batteria convenzionale

Radiatori e sistema di raffreddamento integrato

I radiatori sono stati realizzati dagli esperti di WP impiegando alluminio ad alta resistenza e la tecnologia CFD (Computational Fluid Dynamics) per studiare il miglior passaggio dell'aria. Il circuito di raffreddamento è integrato nel telaio, riducendo la lunghezza dei tubi necessari, con il largo tubo centrale che promuove un flusso più costante del liquido refrigerante. Il nuovo termostato interno aumenta l'affidabilità.

I radiatori sono inoltre montati vicini al baricentro, per migliorare la maneggevolezza.

- Sistema di raffreddamento integrato → massima efficienza nel minimo spazio
- Nuovo sistema di chiusura radiatore a baionetta
- Radiatori WP → efficienti, raffreddamento ottimale
- Largo tubo centrale → flusso refrigerante più costante

Serbatoio

Il nuovo serbatoio in polietilene da 7,2 litri comune ai modelli TC ed FC incorpora un affidabile tappo ad apertura rapida e una nuova pompa benzina in pezzo unico con filtro integrato. Quest'ultima migliora il flusso di carburante e consente di svuotare meglio il serbatoio, aumentando l'autonomia. La tubazione esterna del carburante è posizionata in modo da essere meno esposta e suscettibile al danneggiamento.

- Nuovo serbatoio in polietilene da 7,2 litri → grande capacità per sessioni più lunghe
- Nuova pompa benzina e filtro integrati per un miglior flusso di carburante → il serbatoio può essere svuotato in modo più completo quando il livello carburante è basso
- Tubazione carburante esterna → posizionata in modo poco esposto e poco suscettibile al danneggiamento

Airbox e filtro Twin Air con accesso senza attrezzi

La fluidodinamica computazionale (CFD) è stata impiegata per ottimizzare la forma dell'airbox, con condotti di ammissione posizionati in modo da evitare deformazioni dovute alla pressione, assicurare il massimo flusso di aria e la massima protezione del filtro dell'aria. L'ispezione o sostituzione di quest'ultimo è facile e veloce, non richiedendo attrezzi per rimuovere il pannello laterale sul lato sinistro. Il filtro Twin Air è inserito in un supporto che prevede un montaggio a prova di errore, per un'installazione accurata e sicura del filtro stesso.

- Airbox ottimizzato CFD → flusso d'aria migliorato, protezione del filtro massimizzata
- Sistema di montaggio intuitivo del filtro → protezione dallo sporco sicura e accurata
- Accesso al filtro senza attrezzi → manutenzione semplice e veloce
- Cover airbox a flusso maggiorato inclusa → ulteriori possibilità di personalizzazione della risposta motore

Ruote

I cerchi in lega ad alta resistenza anodizzati neri di D.I.D., con loghi incisi al laser, sono abbinati a mozzi lavorati CNC e a leggeri raggi con nippli anodizzati argento. Il disegno dei nippli riduce la frequenza dei controlli alla tensione dei raggi e della manutenzione.

- Costruzione leggera ma robusta e affidabile → minimo peso delle masse non sospese

Pneumatici

Gli pneumatici Dunlop GEOMAX MX33 Motocross montati di primo equipaggiamento adottano il collaudato disegno con "tassello nel tassello" per una discesa in piega più progressiva e un grip di livello superiore.

- Sviluppati nelle competizioni AMA Supercross e Motocross di massimo livello → maneggevolezza, ingresso in curva e feeling migliorati
- Prestazioni elevate su un ampio range di superfici tra cui sabbia, fango e fondi duri
- Maggior durata e resistenza alla lacerazione grazie all'innovativa mescola

Sovrastrutture

Questi nuovi modelli motocross sfoggiano sovrastrutture che evidenziano l'approccio pionieristico di Husqvarna Motorcycles nella concezione delle motociclette offroad; il design di ispirazione svedese è completato da grafiche bianco-grigie di grande impatto.

La triangolazione manubrio-sella-pedane è stata rivista per migliorare il contatto delle ginocchia, soprattutto nella guida in piedi, e ispirare più fiducia ai piloti di ogni livello, consentendo loro di dare il massimo per periodi di tempo più lunghi. I punti di contatto così snelli consentono al pilota di muoversi liberamente sulla moto, migliorando la maneggevolezza complessiva.

Il profilo piatto della sella, unito al rivestimento ad alto grip, offre un comfort e un controllo superiori in ogni condizione. Una nicchia nascosta sotto la sella, appena sopra il filtro dell'aria, consente di sollevare agevolmente la moto con la forza delle gambe per spostarla da ferma.

- Plastiche all'avanguardia → look distintivo e grafiche moderne
- Triangolazione pilota migliorata → miglior contatto delle ginocchia, soprattutto in piedi
- Superfici di contatto snelle → libertà di movimento in sella
- Nicchie nascoste → facilità di presa per sollevare la moto
- Sella → profilo piatto e rivestimento ad alto grip per un controllo e un comfort eccezionali in ogni condizione

INFORMAZIONI TECNICHE PER MODELLO

FC 250

Motore

Completamente riprogettato, il nuovo motore della FC 250 è montato inclinato all'indietro di 2° e ha di conseguenza un pignone riposizionato 3 mm più in basso rispetto alla precedente generazione. L'altezza totale del motore è stata ridotta di 8 mm per migliorare la centralizzazione delle masse, mentre il peso è sceso di circa 60 grammi.

Al motore sono stati aggiunti dei segni di riferimento per la manutenzione (▲) che indicano chiaramente dove vanno le guarnizioni, rendendo gli interventi più semplici che in passato.

La disposizione degli alberi e di tutti gli elementi principali del motore è stata attentamente studiata per una integrazione ottimale nelle caratteristiche dinamiche e prestazionali del pacchetto complessivo; un beneficio ulteriore del nuovo progetto è la maggior neutralità della ciclistica sotto gli effetti dell'accelerazione e decelerazione (comportamento anti-squat).

Il motore 250 non è soltanto leggero con i suoi 26,11 kg di peso, ma anche estremamente potente.

- Nuovo progetto del motore → leggero e compatto, centralizzazione delle masse ottimizzata
 - Motore inclinato all'indietro di 2° e pignone riposizionato (3 mm più basso)
 - Comportamento anti-squat migliorato
- Altezza del motore ridotta di 8 mm per migliorare la centralizzazione delle masse → peso ridotto (circa 60 g)
- Progettazione a bassi attriti → vibrazioni e assorbimenti complessivi ridotti
- Straordinarie capacità di allungo → estremamente potente, limitatore a 14.000 giri/min
- Manutenzione degli organi interni semplificata grazie all'aggiunta di segni di riferimento

Testa

La testa bialbero è stata completamente ridisegnata; prevede bilancieri a dito rivestiti DLC (Diamond-Like Carbon) per avere attriti minimi e prestazioni ottimali. I bilancieri azionano grandi valvole in titanio (32,5 mm aspirazione e 27,5 mm scarico) che al regime massimo raggiungibile di 14.000 giri/min si aprono e chiudono più volte al secondo, inviando alla camera di combustione progettata con cura la miscela aria/benzina ideale, in modo da ottenere uno sviluppo di potenza efficiente e ottimale lungo tutto l'arco di erogazione.

Le nuove valvole di scarico da 27,5 mm (in precedenza 26,5 mm), permette dalla configurazione più superquadra del motore, consentono un flusso ottimale ai gas in uscita. Anche la fasatura delle valvole è stata adattata al nuovo diametro, in armonia con l'asse a camme riprogettato.

Per migliorare la manutenzione e le operazioni sugli organi interni del motore, il ponticello di fissaggio dell'asse a camme è avvitato e aumenta la rigidezza. Inoltre, la guarnizione della testa ha una conformazione di tipo 'stopper', che riduce le pulsazioni della tenuta causate dalla spinta dei gas.

- Testa completamente ridisegnata → durata e accessibilità migliorate
- Bilancieri a dito con rivestimento DLC → riducono gli attriti e assicurano prestazioni ottimali

- Grandi valvole in titanio (32,5 mm aspirazione, 27,5 mm scarico) → flusso dei gas ottimizzato per il nuovo rapporto alesaggio/corsa
- Asse a camme ridisegnato → fasatura valvole adattata alle nuove misure
- Nuovo ponticello di fissaggio dell'asse a camme (tipo avvitato) che migliora la rigidezza d'insieme e facilita la manutenzione
- Nuova guarnizione testa di tipo 'stopper' → riduce le oscillazioni della tenuta causate dalla spinta dei gas

Cilindro e pistone

Il nuovo cilindro con alesaggio 81 mm ospita un pistone forgiato a travatura reticolare prodotto da CP, dal peso di soli 150 g. Sia il cilindro che il pistone sono realizzati in modo professionale a partire da alluminio ad alta resistenza, per ottenere prestazioni ed affidabilità straordinarie. La corsa è stata ridotta a 48,5 mm e il rapporto di compressione è salito a 14,5:1 per aumentare il rendimento, la coppia erogata e la potenza massima.

Grazie alla camera di combustione ottimizzata con CFD, è stato possibile mantenere il diametro del condotto di aspirazione (proporzionalmente più piccolo rispetto all'alesaggio maggiore) ottenendo una miglior reattività del motore.

- Nuove misure di 81 mm (alesaggio) x 48,5 mm (corsa) [2022 = 78x52,3 mm]
- Alesaggio maggiorato a 81 mm e valvole di scarico più grandi → più allungo, più reattività
- Camera di combustione ottimizzata con CFD → condotto di aspirazione più piccolo per migliorare la risposta del motore
- Rapporto di compressione aumentato a 14,5:1 → maggiore coppia e potenza
- Pistone forgiato di tipo box-in-box → alte prestazioni, alta affidabilità

Albero motore

L'albero motore è stato concepito per raggiungere le migliori prestazioni con un posizionamento ottimale all'interno dei carter in termini di centralizzazione delle masse oscillanti, così da avere un handling ottimale. La bronzina sul lato più grande dell'albero ha due gusci montati per interferenza, che garantiscono la massima durata e affidabilità, con intervalli di manutenzione estesi fino a 90 ore.

- Bronzina con gusci montati per interferenza → intervalli di manutenzione più lunghi
- Cuscinetto a strisciamento sul contralbero → durata maggiore

Carter motore

Il motore della FC 250 è stato progettato tenendo come punti chiave i criteri della centralizzazione delle masse e del contenimento del peso. Di conseguenza, i carter motore sono stati ridisegnati per avere una disposizione degli alberi più vicina possibile al baricentro e mantenere il peso al minimo. I punti di fissaggio al telaio sono ora gli stessi per tutti motori della gamma 4T.

I carter sono costruiti con un processo di pressofusione ad alta pressione per combinare il minimo spessore possibile con una robustezza e una affidabilità eccezionali.

- Carter motore leggeri e compatti → centralizzazione ottimale delle masse
- Punti di fissaggio al telaio riposizionati e comuni per tutti i modelli 4T
- Processo di produzione per pressofusione ad alta pressione → peso ridotto senza riduzione della robustezza

Cambio

Realizzato da Pankl Racing Systems, il nuovo cambio a 5 rapporti è stato progettato per essere estremamente leggero e affidabile, sempre mantenendo una rapportatura specifica da 250 (24:72). Il nuovo disegno della leva riduce la forza richiesta per gli innesti, e sul tamburo del cambio è collocato il nuovo sensore del Quickshifter che abilita cambiate senza frizione sempre morbide, anche a pieno carico. La funzionalità può essere attivata e disattivata attraverso il nuovo tasto QS sul selettori mappe posto sul bracciale sinistro del manubrio.

La forchetta di selezione ha un trattamento antiattrito per rendere più fluide le cambiate, mentre il disegno della leva aiuta a ridurre l'accumulo di detriti e assicura innesti perfetti in ogni condizione. Un sofisticato sensore di rapporto inserito consente di adottare mappature specifiche per ogni marcia, in modo da assicurare prestazioni sempre ottimali.

- Nuovo cambio a 5 rapporti di Pankl Racing Systems → rapporto di riduzione ottimizzato per il motore 250 (24:72), durata eccezionale e cambiate migliorate
- Leva cambio ridisegnata → riduzione della forza richiesta per le cambiate
- Sensore del Quickshifter integrato sul tamburo del cambio → cambiate a salire senza interruzione di coppia, funzione attivabile e disattivabile con il tasto QS al manubrio
- Sensore di rapporto inserito → mappature specifiche marcia per marcia

Frizione DS

La FC 250 adotta una frizione DS (Diaphragm Steel). Caratteristica esclusiva di questa soluzione è l'impiego di una singola molla a diaframma in acciaio al posto delle tradizionali molle elicoidali.

Il cestello frizione in acciaio è stato rivisto e adotta ora lo stesso layout di quello della FC 450, adattato al diverso rapporto di trasmissione. È in pezzo unico, lavorato CNC e consente l'utilizzo di dischi in acciaio più sottili, che contribuiscono a mantenere l'intero pacco frizione, e quindi il motore, più compatto.

- Nuovo cestello come quello della FC 450 → adattato al diverso rapporto di trasmissione
- Frizione DS → compatta, azionamento leggero e durata eccezionale

FC 350

Motore

Completamente riprogettato, il motore della FC 350 è montato inclinato all'indietro di 2° e ha di conseguenza un pignone riposizionato 3 mm più in basso rispetto alla precedente generazione. L'altezza totale del motore è stata ridotta di 8 mm per migliorare la centralizzazione delle masse.

Al motore sono stati aggiunti dei segni di riferimento per la manutenzione (▲) che indicano chiaramente dove vanno le guarnizioni, rendendo gli interventi più semplici che in passato.

La disposizione degli alberi e di tutti gli elementi principali del motore è stata attentamente studiata per una integrazione ottimale nelle caratteristiche dinamiche e prestazionali del pacchetto complessivo; un beneficio ulteriore del nuovo progetto è la maggior neutralità della ciclistica sotto gli effetti dell'accelerazione e decelerazione (comportamento anti-squat).

Il motore 350 non è soltanto leggero con i suoi 27,2 kg di peso, ma anche estremamente potente.

- Nuovo progetto del motore → leggero e compatto, centralizzazione delle masse ottimizzata
 - Motore inclinato all'indietro di 2° e pignone riposizionato (3 mm più basso)
 - Comportamento anti-squat migliorato
- Altezza del motore ridotta di 8 mm → miglior centralizzazione delle masse
- Progettazione a bassi attriti → vibrazioni e assorbimenti complessivi ridotti
- Straordinarie capacità di allungo → estremamente potente, limitatore a 13.400 giri/min
- Manutenzione degli organi interni semplificata grazie all'aggiunta di segni di riferimento

Testa

La testa bialbero è stata completamente ridisegnata; prevede bilancieri a dito rivestiti DLC (Diamond-Like Carbon) per avere attriti minimi e prestazioni ottimali. I bilancieri azionano grandi valvole in titanio (36,3 mm aspirazione e 29,1 mm scarico) che inviano alla camera di combustione progettata con cura la miscela aria/benzina ideale, in modo da ottenere uno sviluppo di potenza efficiente e ottimale lungo tutto l'arco di erogazione. La fasatura delle valvole è stata adattata al nuovo diametro, in armonia con l'asse a camme riprogettato.

Per migliorare la manutenzione e le operazioni sugli organi interni del motore, il ponticello di fissaggio dell'asse a camme è avvitato e aumenta la rigidezza.

- Testa completamente ridisegnata → durata e accessibilità migliorate
- Bilancieri a dito con rivestimento DLC → riducono gli attriti e assicurano prestazioni ottimali
- Grandi valvole in titanio (36,3 mm aspirazione, 29,1 mm scarico) → flusso dei gas ottimale
- Asse a camme riprogettato → fasatura valvole ottimizzata, durata migliorata
- Nuovo ponticello di fissaggio dell'asse a camme (tipo avvitato) che migliora la rigidezza
- d'insieme e facilita la manutenzione

Cilindro e pistone

Il nuovo cilindro con alesaggio 88 mm ospita un pistone forgiato a travatura reticolare prodotto da CP. Sia il cilindro che il pistone sono realizzati in modo professionale a partire da alluminio ad alta resistenza, per ottenere prestazioni ed affidabilità straordinari. Il rapporto di compressione è salito a 14,6:1 per aumentare il rendimento, la coppia erogata e la potenza massima.

Grazie alle guide valvola e ai diametri valvole ottimizzati con l'auto della CFD, è stato possibile ottenere una miglior reattività del motore.

- Ampio alesaggio di 88 mm e valvole di scarico ottimizzate nel diametro → maggiore allungo, più reattività alla risposta
- Camera di combustione ottimizzata con CFD → guide valvola e steli valvole ottimizzati per migliorare la reattività del motore
- Rapporto di compressione aumentato a 14,6:1 → maggiore coppia e potenza
- Pistone forgiato di tipo box-in-box → alte prestazioni, alta affidabilità

Albero motore

L'albero motore è stato concepito per raggiungere le migliori prestazioni con un posizionamento ottimale all'interno dei carter in termini di centralizzazione delle masse oscillanti, così da avere un handling ottimale. La bronzina sul lato più grande dell'albero ha due gusci montati per interferenza, che garantiscono la massima durata e affidabilità, con intervalli di manutenzione estesi fino a 90 ore.

- Bronzina con gusci montati per interferenza → maggior durata, intervalli di manutenzione
- Cuscinetto a strisciamento sul contralbero → durata maggiore

Carter motore

Il motore della FC 350 è stato progettato tenendo come punti chiave i criteri della centralizzazione delle masse e del contenimento del peso. Di conseguenza, i carter motore sono stati ridisegnati per avere una disposizione degli alberi più vicina possibile al baricentro e mantenere il peso al minimo. I punti di fissaggio al telaio sono ora gli stessi per tutti motori della gamma 4T.

I carter sono costruiti con un processo di pressofusione ad alta pressione per combinare il minimo spessore possibile con una robustezza e una affidabilità eccezionali.

- Carter motore leggeri e compatti → centralizzazione ottimale delle masse
- Punti di fissaggio al telaio riposizionati e comuni per tutti i modelli 4T
- Processo di produzione per pressofusione ad alta pressione → peso ridotto senza riduzione della robustezza

Cambio

Realizzato da Pankl Racing Systems, il nuovo cambio a 5 rapporti è stato progettato per essere estremamente leggero, affidabile e offrire una riduzione ottimale (24:72) per le caratteristiche del motore. Il nuovo disegno dell'alberino del cambio riduce la forza richiesta per gli innesti, e sul tamburo è collocato il nuovo sensore del Quickshifter che abilita cambiate senza frizione sempre morbide, anche a pieno carico. La funzionalità può essere attivata e disattivata attraverso il nuovo tasto QS sul selettori mappe posto sul bracciale sinistro del manubrio.

La forchetta di selezione ha un trattamento antiattrito per rendere più fluide le cambiate, mentre il disegno della leva del cambio aiuta a ridurre l'accumulo di detriti e assicura innesti perfetti in ogni condizione. Un sofisticato sensore di rapporto inserito consente di adottare mappature specifiche per ogni marcia, in modo da assicurare prestazioni sempre ottimali.

- Nuovo cambio a 5 rapporti di Pankl Racing Systems → rapporto di riduzione ottimizzato (24:72), durata eccezionale e cambiate migliorate

- Albero del cambio ridisegnato → riduzione della forza richiesta per le cambiate
- Sensore del Quickshifter integrato sul tamburo del cambio → cambiate a salire senza interruzione di coppia, funzione attivabile e disattivabile con il tasto QS al manubrio
- Sensore di rapporto inserito → mappature specifiche marcia per marcia

Frizione DS

La FC 350 adotta una frizione DS (Diaphragm Steel). Caratteristica esclusiva di questa soluzione è l'impiego di una singola molla a diaframma in acciaio al posto delle tradizionali molle elicoidali.

Il cestello frizione in acciaio è stato rivisto e adotta ora lo stesso layout di quello della FC 450, adattato al diverso rapporto di trasmissione della FC 350. È in pezzo unico, lavorato CNC e consente l'utilizzo di dischi in acciaio più sottili, che contribuiscono a mantenere l'intero pacco frizione, e quindi il motore, più compatto.

- Nuovo cestello come quello della FC 450 → adattato al diverso rapporto di trasmissione
- Frizione DS → compatta, azionamento leggero e durata eccezionale

FC 450

Motore

Il monoalbero della FC 450 è il perfetto esempio dell'avanzata ingegneria dispiegata da Husqvarna Motorcycles per creare un motore potente ma sempre controllabile e dal peso complessivo di soli 26,8 kg, con una riduzione di peso di circa 300 g rispetto alla precedente generazione.

La centralizzazione delle masse è stata al centro del progetto del motore, con l'obiettivo di dare ai telaisti la libertà di posizionare il propulsore il più vicino possibile al baricentro della moto ottenendo enormi vantaggi nella dinamica di guida e maneggevolezza. Questo risultato è stato raggiunto anche ruotando il motore all'indietro di 2°, il che ha consentito di abbassare il pignone di 3 mm. Ciò ha a sua volta permesso una riduzione degli effetti del tiro catena (comportamento anti-squat della ciclistica), che si aggiunge ai benefici della centralizzazione delle masse e del peso ridotto.

Molta attenzione è stata posta alla accessibilità in manutenzione del nuovo motore della FC 450. Le uscite di scarico per i fluidi e i simboli (▲) riportati sul motore indicano chiaramente dove usare guarnizioni, rendendo più semplice la manutenzione.

- Motore inclinato indietro di 2° e pignone riposizionato (3 mm più in basso) → centralizzazione delle masse migliorata, comportamento anti-squat migliorato
- Prestazioni al top e peso minimo → potenza elevata e ben controllabile, soltanto 26,8 kg di peso
- Accessibilità migliorata dei componenti interni → aggiunti simboli e uscite di scarico dei liquidi

Testa

La testa monoalbero ridisegnata è incredibilmente compatta e leggera, con un profilo basso e l'asse a camme posizionato il più vicino possibile al baricentro. Gli attacchi al telaio simmetrici migliorano significativamente la dinamica di guida.

Le leggere valvole sono attuate da un bilanciere, e la loro fasatura è stata studiata per ottenere la massima precisione nella risposta al comando del gas e nell'erogazione della coppia. Il diametro delle valvole di aspirazione è di 40 mm, mentre quelle di scarico misurano 33 mm. Il nuovo coperchio della testa vede ridurre il numero di viti a soltanto due, e un getto d'olio singolo assicura un raffreddamento efficace mantenendo il peso al minimo.

La nuova catena di distribuzione dalla ribaditura fine, le guide catena a basso attrito e il rivestimento DLC del bilanciere assicurano la massima efficienza, affidabilità e durata. Grande attenzione è stata posta alla manutenzione, con punti di blocco per la catena che semplificano gli interventi sulla distribuzione.

- Testa monoalbero ridisegnata → disegno ancora più compatto, attacchi motore simmetrici, asse a camme vicino al baricentro
- Nuovo coperchio valvole alleggerito → solo due viti di fissaggio e un singolo getto di olio per il raffreddamento
- Nuova catena distribuzione con ribaditura fine per maggiore durata
- Rivestimento DLC e guide catena a basso attrito → efficienza, affidabilità e durata ottimali
- Interventi più semplici sulla distribuzione → punti di blocco della catena distribuzione

Cilindro e pistone

Il leggero cilindro in alluminio è un capolavoro di ingegneria e ha alesaggio di 95 mm. Il pistone forgiato CP di tipo box-in-box ha scanalature anulari che migliorano la durata e allungano gli intervalli di manutenzione; il suo peso è di soli 327 g. Il rapporto di compressione è salito a 13,1:1 per una potenza massima ancora maggiore.

- Leggero cilindro in alluminio → alesaggio 95 mm, corsa 63,4 mm
- Pistone forgiato leggero e ad alte prestazioni box-in-box di CP → masse oscillanti ridotte
- Rapporto di compressione salito a 13,1:1 → maggiori prestazioni
- Scanalature anulari anodizzate → maggior durata e intervalli di manutenzione più lunghi

Albero motore

L'inerzia dell'albero motore è stata attentamente calcolata in funzione di ottenere da questo potente motore 450 una trazione e guidabilità ottimali. L'albero motore ha una posizione specifica che porta le masse rotanti vicino al baricentro, in modo da ottenere un feeling di guida agile e leggero. Il cuscinetto di banco composto da due gusci montati per interferenza garantisce la massima affidabilità e durata, portando a lunghi intervalli di manutenzione di 90 ore.

- Posizione dell'albero motore → baricentro ideale, miglior dinamica di guida
- Cuscinetto principale a bronzina, gusci montati per interferenza → durata aumentata, intervalli di manutenzione allungati

Carter motore

I carter motore sono studiati per avere una disposizione degli alberi e degli organi interni nella posizione migliore in funzione della miglior dinamica di guida. Inoltre, la posizione dell'albero frizione mantiene la frizione sopra il livello dell'olio, riducendo le perdite viscose e migliorando l'efficienza del motore. Un nuovo ingranaggio in acciaio della pompa dell'olio e i getti riposizionati migliorano il livello di pressione complessivo dell'olio, aumentando la resistenza al surriscaldamento e la durata del motore.

Il processo di pressofusione ad alta pressione determina uno spessore delle pareti basso senza però perdere affidabilità, in modo da contenere il peso al minimo.

- Layout → centralizzazione delle masse ottimizzata, maggiore efficienza
- Nuovo ingranaggio in acciaio della pompa dell'olio → maggior durata e resistenza al surriscaldamento
- Processo di produzione per pressofusione ad alta pressione → peso ridotto senza riduzione della robustezza

Cambio

Il leggero cambio a 5 rapporti, prodotto da Pankl Racing Systems, è stato riprogettato e assicura i livelli più alti di durata e affidabilità. L'alberino di selezione dal peso ottimizzato riduce la forza richiesta per cambiare rapporto, mentre è cambiato il rapporto di riduzione (29:72). Il nuovo sensore del Quickshifter posizionato sul tamburo del cambio consente cambiate a salire fluide senza toccare la frizione. La funzionalità può essere facilmente attivata e disattivata tramite il nuovo tasto QS che si trova sul selettori mappe posto sul bracciale sinistro del manubrio.

La nuova leva del cambio ha una forma che evita l'accumulo di detriti e la riporta sempre in posizione anche nelle condizioni più difficili. Un evoluto sensore di rapporto inserito consente di adottare una mappa motore specifica per ogni marcia, in modo da assicurare prestazioni sempre ottimali.

- Nuovo cambio a 5 rapporti → diverso rapporto di riduzione (29:72), cambiate fluide e precise
- Alberino ottimizzato → riduzione del peso del componente e della forza richiesta per gli innesti
- Sensore del Quickshifter integrato sul tamburo del cambio → cambiate a salire senza interruzione di coppia, funzionalità attivabile e disattivabile da tasto al manubrio
- Sensore rapporto inserito → mappatura specifica marcia per marcia

Frizione DDS

La FC 450 adotta una versione aggiornata della frizione DDS (Damped Diaphragm Steel). Le esclusive caratteristiche di questa soluzione si basano su una singola molla a diaframma in acciaio al posto delle tradizionali molle elicoidali, con un parastrappi integrato che migliora trazione e durata. 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.

I miglioramenti per il 2023 includono un miglior raffreddamento del pacco frizione a carico del circuito di lubrificazione in pressione, così da ridurre le perdite di funzionalità sotto stress, e un diverso disegno del cestello per adeguarlo alla nuova trasmissione a 5 rapporti.

- Frizione DDS → compatta, azionamento leggero e durata eccezionale
- Raffreddamento migliorato tramite lubrificazione in pressione → minor tendenza a incollare a caldo
- Cestello ridisegnato → adattato alla nuova trasmissione a 5 rapporti

TC 125

Motore

Nella piattaforma 2T della TC 125 sono state introdotte tutte le innovazioni più recenti. Questo ha portato a rivedere, modificare, spostare o sviluppare da zero moltissimi elementi tecnici. Capace di una potenza impressionante lungo tutto l'arco di erogazione con un peso di soli 17,9 kg, il nuovo motore della TC 125 continua a fissare il riferimento in una classe estremamente competitiva. Questo leggero propulsore è stato progettato per produrre una coppia superiore a qualunque precedente motore TC 125 senza perdere nulla del suo tipico carattere e della sua propensione agli alti regimi di rotazione.

Il nuovo motore è stato progettato per centralizzare le masse rotanti in modo da ottenere le migliori prestazioni in pista, grazie all'integrazione in una ciclistica capace di creare un feeling agile e una grande maneggevolezza. Per la prima volta, un sistema di iniezione elettronica (Keihin EFI, corpo farfallato da 39 mm gestito da una centralina motore Vitesco) si affianca alla gestione elettronica della valvola di scarico, consentendo un layout estremamente compatto e portando a un'erogazione dedicata a ogni singola marcia e a ogni situazione di guida.

Un caposaldo del processo di sviluppo è stata l'attenzione alla manutenzione del nuovo motore. Un nuovo indicatore del livello dell'olio, i segni di riferimento per la manutenzione (▲) che indicano chiaramente dove vanno le guarnizioni e un canale di scarico per rimuovere facilmente l'olio dal cambio hanno reso la manutenzione e gli interventi sul motore più semplici che in passato.

La pompa dell'acqua di nuova concezione prevede un albero con una ruota di azionamento al posto del precedente regolatore centrifugo e una nuova cover protettiva realizzata in alluminio pressofuso. Questa nuova soluzione è comune a tutti i motori a 2 tempi e facilita il reperimento di parti di ricambio nel raro caso si renda necessaria la sostituzione.

La durata dei bulloni del forcellone della TC 125 è stata nettamente migliorata aggiungendo una boccola flangiata, che assicura una manutenzione ridotta e intervalli di controllo più lunghi.

L'enorme passo avanti compiuto già solo dal motore rende più facile andare veloci con la TC 125 per tutti, dai principianti fino ai professionisti esperti.

- Prestazioni ai vertici assoluti → motore leggero (solì 17,9 kg), compatto e potente
- Addio alla carburazione "per tentativi" → una nuova era di iniezione elettronica per 2T
- Centralizzazione delle masse → significativi benefici in termini di dinamica di guida
- Manutenzione degli organi interni semplificata → nuovi segni di riferimento e canali di scarico

Testa

La tubazione che porta il liquido refrigerante alla testa possiede un sensore esterno di temperatura dell'acqua, che invia i suoi dati alla centralina motore. Inoltre, il segno "front" (davanti) rende praticamente impossibile montare la testa a rovescio, a tutto vantaggio delle operazioni di manutenzione.

L'inserto della testa è stato pensato con la stessa logica, per assicurare una corretta installazione. Inoltre, la dimensione e fasatura delle luci specifica per il motocross si sposa a un elevato rapporto di compressione, per garantire alla TC 125 le massime prestazioni.

- Marcatura 'Front' sulla testa → evita montaggi scorretti
- Testa ridisegnata → impossibile montare per sbaglio inserti di altri modelli
- Luci e fasatura specifiche per il motocross → prestazioni eccezionali in pista

Cilindro

Il cilindro ha un alesaggio di 54 mm. Azionato da un attuatore, l'innovativo sistema elettronico di controllo delle luci di scarico si occupa dell'apertura sia della luce principale che di quelle laterali attraverso una nuova cinematica della valvola. Le luci si aprono tutte insieme per permettere al motore di esprimere la massima potenza.

Il contorno superiore della luce rifinito di macchina assicura una fasatura accurata e prestazioni senza pari in ogni situazione.

- Sistema di controllo elettronico dello scarico → erogazione lineare e prevedibile
- Luce di scarico lavorata di macchina → prestazioni e controllabilità eccezionali

Albero motore

Il nuovo albero motore è più leggero – 300 g meno del precedente – per aumentare la reattività e la prontezza del motore. Considerando insieme l'inerzia del volano e del nuovo alternatore è stato possibile bilanciare perfettamente le masse rotanti. Con questa nuova soluzione le vibrazioni sono basse come mai prima. L'albero è inoltre stato posizionato in modo tale che i suoi effetti inerziali abbiano il minimo impatto sulla dinamica di guida complessiva della moto.

- Nuovo albero motore più leggero → carattere più reattivo del motore
- Combinazione di albero motore e rotore → vibrazioni ridottissime

Carter motore

Il motore della TC 125 è stato progettato tenendo come punti chiave i criteri della centralizzazione delle masse e del contenimento del peso. Di conseguenza, i carter motore sono stati ridisegnati per avere una disposizione degli alberi più vicina possibile al baricentro e mantenere il peso al minimo. I carter sono costruiti con un processo di pressofusione ad alta pressione per combinare un basso spessore con una robustezza e una affidabilità eccezionali.

La finitura superficiale a polvere nera aumenta la durata dei coperchi del carter, mentre i segni di riferimento per la manutenzione e il livello dell'olio facilitano gli interventi sul motore TC 125. Inoltre, il motore è fissato al telaio con supporti simmetrici (lato sinistro e lato destro) che migliorano le caratteristiche flessionali complessive della moto.

- Carter motore leggeri e compatti → centralizzazione ottimale delle masse
- Supporti motore simmetrici
- Accessibilità migliorata dei componenti interni → aggiunti simboli e uscite di scarico dei liquidi

Iniezione elettronica (EFI)

Per la prima volta nella storia, la TC 125 è alimentata con un sistema di iniezione elettronica di carburante (EFI).

Sviluppato in stretta collaborazione con Keihin, il corpo farfallato da 39 mm lavora in perfetta sinergia con l'innovativo sistema di iniezione allo stato dell'arte. La centralina motore (Electronic Control Unit, ECU) è stata realizzata da Vitesco, e insieme al corpo farfallato Keihin assicura che il motore riceva sempre il dosaggio perfetto di miscela e aria. Questo grazie al fatto che la centralina analizza continuamente la temperatura dell'acqua, dell'aria, la pressione ambiente e quella nel carter, il regime motore e la posizione della valvola a farfalla, determinando di conseguenza il rapporto aria/miscela ideale in ogni situazione di guida.

Anche il pacco lamellare ha ricevuto un importante aggiornamento strutturale per il 2023. Sono stati aggiunti nuovi elementi in composito sulla parte esterna, che migliorano la tenuta del tratto di aspirazione. Questa modifica evita l'accumulo di miscela nelle salite e discese più ripide, che potrebbe portare a carburazioni momentaneamente troppo ricche. I petali in carbonio di alta qualità sono realizzati da Boyesen Inc. per assicurare al motore prestazioni ottimali.

Un effetto positivo del nuovo sistema di iniezione elettronica e della sua centralina è l'implementazione di un innovativo controllo elettronico dello scarico.

Grazie a tutti questi contenuti innovativi, è stato possibile introdurre sulla TC 125 diverse mappe motore. La Mappa 1 è la mappa standard, più dolce e con un'erogazione lineare e prevedibile; la Mappa 2 è più aggressiva, con una risposta più rapida al comando del gas e un'erogazione più piena. Le due mappe si selezionano con il nuovo selettore collocato sul bracciale sinistro del manubrio.

- Nuova iniezione elettronica Keihin (corpo farfallato da 39 mm) → erogazione e prestazioni ottimali in ogni situazione (non serve più fare la carburazione)
- Struttura aggiornata del pacco lamellare → assicura la combinazione aria/miscela corretta anche nelle salite e discese più estreme

Avviamento elettrico

Un importante aggiornamento apportato per il 2023 alla TC 125 è il nuovo avviamento elettrico. Il motore si avvia facilmente premendo il nuovo pulsante combinato Start/Stop sulla parte destra del manubrio. La tradizionale leva di avviamento è stata eliminata, e non è prevista nemmeno in opzione a sottolineare l'estrema affidabilità dell'avviamento elettrico; ciò ha permesso di risparmiare il peso della leva e dei relativi ingranaggi.

Un nuovo alternatore di alta qualità fornito da Mitsuba assicura che l'elettronica di bordo sia alimentata in modo efficiente, mentre la leggera batteria agli ioni di litio da 12,8 V e 2 Ah è collocata sotto la sella, vicina al baricentro. Per assicurare avviamenti sempre agevoli, un sottile ma robusto coperchio protegge il motorino di avviamento da potenziali danni causati da pietrisco o detriti.

- Avviamento elettrico → avviamenti più rapidi e gestione più amichevole
- Alternatore e pick-up Mitsuba di alta qualità → affidabilità di livello avanzato, alimentazione efficace dell'elettronica di bordo

Cambio

Il cambio a 6 rapporti è stato realizzato in esclusiva da Pankl Racing Systems, che garantisce i massimi livelli di affidabilità e durata. Il cambio ha una rapportatura specifica da motocross, e la leva ha una forma innovativa che evita l'accumulo di detriti.

Le cambiate sono state sensibilmente migliorate ridisegnando il tamburo e la forchetta di selezione. L'alberino del cambio è stato spostato indietro di 30 mm per migliorare il rapporto di leva e assicurare cambiate più morbide e precise. Completano la revisione del meccanismo di cambiata la nuova leva a pedale e il nuovo sistema di ventilazione interna.

- Cambio a 6 rapporti → realizzato da Pankl Racing Systems
- Tamburo e forchetta di selezione ridisegnati → rapporto di leva migliorato, cambiate più morbide e precise
- Meccanismo di cambiata migliorato → meno forza richiesta alla leva per cambiare marcia

Frizione DS

La TC 125 adotta una frizione DS (Diaphragm Steel). Caratteristica esclusiva di questa soluzione è il disco di spinta abbinato a una singola molla a diaframma in acciaio al posto delle tradizionali molle elicoidali. Il cestello frizione è in pezzo unico, in acciaio lavorato CNC e consente l'utilizzo di dischi in acciaio più sottili, che contribuiscono a mantenere l'intero pacco frizione, e quindi il motore, più compatto. Il nuovo cilindro dell'azionamento idraulico è condiviso da tutta la gamma dei motori 2T, consentendo di ridurre le scorte di magazzino e trovare più facilmente il ricambio nel raro caso in cui sia richiesto.

- Frizione DS → compatta, azionamento leggero e durata eccezionale
- Nuovo cilindro idraulico → manutenzione più facile per i meccanici

TC 250

Motore

Il nuovo motore della TC 250 è stato aggiornato con tutte le innovazioni più recenti in fatto di tecnologia del 2 tempi. La loro combinazione ha portato a prestazioni in pista straordinarie e un peso di soli 23,9 kg. Con molte sue parti riviste, spostate, modificate o sviluppate da zero, il motore TC 250 continua a fissare il riferimento nella categoria 250 cc 2T.

Questo leggero propulsore è stato progettato per produrre una coppia superiore a qualunque precedente motore TC 250 senza perdere nulla del suo tipico carattere e della sua propensione agli alti regimi di rotazione. Oltre a erogare una potenza impressionante, questo motore è stato anche progettato per centralizzare le masse in rotazione in modo da inserirsi in modo ottimale nel progetto ciclistico mirato a un comportamento leggero e agile.

Per la prima volta, un sistema di iniezione elettronica (Keihin EFI, corpo farfallato da 39 mm gestito da una centralina motore Vitesco) si affianca alla gestione elettronica della valvola di scarico, consentendo un layout estremamente compatto e portando a un'erogazione dedicata a ogni singola marcia e a ogni situazione di guida.

Un altro caposaldo del processo di sviluppo è stata l'attenzione alla manutenzione del nuovo motore. Ci sono canali di scarico per i liquidi e nuovi segni di riferimento sul motore per la manutenzione (▲), che indicano chiaramente dove vanno le guarnizioni rendendo la manutenzione e gli interventi sul motore più semplici che in passato. Inoltre, il nuovo coperchio pressofuso in alluminio della pompa dell'acqua è comune a tutti i modelli 2T, facilitando il reperimento di parti di ricambio nel raro caso in cui si renda necessaria la sostituzione.

L'enorme passo avanti compiuto già solo dal motore rende più facile andare veloci con la TC 250 per tutti, dai principianti fino ai professionisti esperti.

- Prestazioni ai vertici assoluti → motore leggero (solì 23,9 kg), compatto e potente
- Addio alla carburazione "per tentativi" → una nuova era di iniezione elettronica per 2T
- Centralizzazione delle masse → significativi benefici in termini di dinamica di guida
- Manutenzione degli organi interni semplificata → nuovi segni di riferimento e canali di scarico

Testa

La testa prevede ora un sensore di temperatura dell'acqua integrato nella fusione per una lettura più accurata delle condizioni del motore. Inoltre, il segno "front" (davanti) rende praticamente impossibile montare la testa a rovescio, a tutto vantaggio delle operazioni di manutenzione.

Anche l'inserto della testa aumenta la facilità di manutenzione della TC 250, dato che non è più necessario provare inserti diversi il che migliora di molto la rapidità delle operazioni. Inoltre, la dimensione e fasatura delle luci specifica per il motocross si sposa a un elevato rapporto di compressione, per garantire alla TC 250 le massime prestazioni.

- Marcatura 'Front' sulla testa → evita montaggi scorretti
- Inserti della testa ridisegnati → impossibile montare per sbaglio inserti di altri modelli
- Luci e fasatura specifiche per il motocross → prestazioni eccezionali in pista

Cilindro

Il cilindro ha un alesaggio di 66,4 mm. Azionato da un attuatore, l'innovativo sistema elettronico di controllo delle luci di scarico si occupa dell'apertura sia della luce principale che di quelle laterali attraverso una nuova cinematica della valvola. Le luci si aprono tutte insieme per permettere al motore di esprimere la massima potenza.

Il contorno superiore della luce rifinito di macchina assicura una fasatura accurata e prestazioni senza pari in ogni situazione.

- Sistema di controllo elettronico dello scarico → erogazione lineare e prevedibile
- Luce di scarico lavorata di macchina → prestazioni e controllabilità eccezionali

Albero motore

L'albero motore è stato progettato avendo in mente la riduzione del peso, per aumentare la brillantezza e la reattività del motore. Per bilanciare al meglio le masse rotanti si è considerato l'effetto congiunto del volano, del nuovo alternatore e del contralbero di bilanciamento. La perfetta combinazione di questi elementi ha consentito di abbattere le vibrazioni a livelli senza precedenti. Anche gli organi interni del motore sono stati posizionati in modo che i loro effetti inerziali abbiano il minimo impatto sulla dinamica di guida complessiva della moto.

- Albero motore leggero → carattere reattivo del motore
- Combinazione di albero motore, alternatore e contralbero → vibrazioni minime

Carter motore

Il nuovo motore della TC 250 è stato progettato tenendo come punti chiave i criteri della centralizzazione delle masse e del contenimento del peso. Di conseguenza, i leggeri carter motore sono stati pensati per avere una disposizione degli alberi ottimale, così da centralizzare le masse oscillanti e migliorare la guidabilità. I carter sono costruiti con un processo di pressofusione ad alta pressione per combinare un basso spessore con una robustezza e una affidabilità eccezionali.

La finitura superficiale a polvere nera aumenta la durata dei coperchi del carter, mentre i segni di riferimento per la manutenzione e il livello dell'olio facilitano gli interventi sul motore TC 250. Inoltre, il motore è fissato al telaio con supporti simmetrici (lato sinistro e lato destro) che migliorano le caratteristiche flessionali complessive della moto.

- Carter motore leggeri e compatti → centralizzazione ottimale delle masse
- Supporti motore ridisegnati e simmetrici
- Accessibilità migliorata dei componenti interni → aggiunti simboli e uscite di scarico dei liquidi

Contralbero di bilanciamento

La TC 250 adotta un contralbero di bilanciamento montato lateralmente, che riduce in modo decisivo le vibrazioni generate dal motore per una esperienza di guida più fluida e confortevole e meno affaticante.

- Contralbero di bilanciamento → riduce significativamente le vibrazioni

Iniezione elettronica (EFI)

Per la prima volta nella storia, la TC 250 è alimentata con un sistema di iniezione elettronica di carburante (EFI).

Sviluppato in stretta collaborazione con Keihin, il corpo farfallato da 39 mm lavora in perfetta sinergia con l'innovativo sistema di iniezione allo stato dell'arte. La centralina motore (Electronic Control Unit, ECU) è stata realizzata da Vitesco, e insieme al corpo farfallato Keihin assicura che il motore riceva sempre il dosaggio perfetto di miscela e aria. Questo grazie al fatto che la centralina analizza continuamente la temperatura dell'acqua, dell'aria, la pressione ambiente e quella nel carter, il regime motore e la posizione della valvola a farfalla, determinando di conseguenza il rapporto aria/miscela ideale in ogni situazione di guida.

Anche il pacco lamellare ha ricevuto un importante aggiornamento strutturale per il 2023. Sono stati aggiunti nuovi elementi in composito sulla parte esterna, che migliorano la tenuta del tratto di aspirazione. Questa modifica evita l'accumulo di miscela nelle salite e discese più ripide, che potrebbe portare a carburazioni momentaneamente troppo ricche. I petali in carbonio di alta qualità sono realizzati da Boyesen Inc. per assicurare al motore prestazioni ottimali.

Un effetto positivo del nuovo sistema di iniezione elettronica e della sua centralina è l'implementazione di un innovativo controllo elettronico dello scarico.

Grazie a tutti questi contenuti innovativi, è stato possibile introdurre sulla TC 250 diverse mappe motore. La Mappa 1 è la mappa standard, più dolce e con un'erogazione lineare e prevedibile; la Mappa 2 è più aggressiva, con una risposta più rapida al comando del gas e un'erogazione più piena. Le due mappe si selezionano con il nuovo selettore collocato sul bracciale sinistro del manubrio.

- Nuova iniezione elettronica Keihin (corpo farfallato da 39 mm) → erogazione e prestazioni ottimali in ogni situazione (non serve più fare la carburazione)
- Struttura aggiornata del pacco lamellare → assicura la combinazione aria/miscela corretta anche nelle salite e discese più estreme

Avviamento elettrico

Un importante aggiornamento apportato per il 2023 alla TC 250 è il nuovo avviamento elettrico. Il motore si avvia facilmente premendo il nuovo pulsante combinato Start/Stop sulla parte destra del manubrio. La tradizionale leva di avviamento è stata eliminata, e non è prevista nemmeno in opzione a sottolineare l'estrema affidabilità dell'avviamento elettrico; ciò ha permesso di risparmiare il peso della leva e dei relativi ingranaggi.

Un nuovo alternatore di alta qualità fornito da Mitsuba assicura che l'elettronica di bordo sia alimentata in modo efficiente, mentre la leggera batteria agli ioni di litio da 12,8 V e 2 Ah è collocata sotto la sella, vicina al baricentro. Per assicurare avviamenti sempre agevoli, un sottile ma robusto coperchio protegge il motorino di avviamento da potenziali danni causati da pietrisco o detriti.

- Avviamento elettrico → avviamenti più rapidi e gestione più amichevole
- Alternatore e pick-up Mitsuba di alta qualità → affidabilità di livello avanzato, alimentazione efficace dell'elettronica di bordo

Cambio

La TC 250 adotta un cambio a 5 marce con rapportatura specifica da motocross realizzato in esclusiva da Pankl Racing Systems. Cambiate precise e facili sono assicurate dalla nuova leva che evita l'accumulo di detriti, grazie al suo design innovativo, anche nelle condizioni più difficili.

- Cambio a 5 rapporti → cambiate facili e precise
- Leva di tipo “No-dirt” → migliore rapporto di leva migliorato, cambiate più pulite
- Meccanismo di cambiata migliorato, attriti ottimizzati in ogni dettaglio → minor forza di azionamento richiesta per cambiare rapporto

Frizione DDS

La FC 450 adotta una frizione DDS (Damped Diaphragm Steel). Le esclusive caratteristiche di questa soluzione si basano su una singola molla a diaframma in acciaio al posto delle tradizionali molle elicoidali, con un parastrappi integrato che migliora trazione e durata. Il cestello frizione è in pezzo unico di acciaio lavorato CNC e consente l'utilizzo di dischi in acciaio più sottili, che contribuiscono a mantenere l'intero pacco frizione, e quindi il motore, più compatto.

- Frizione DDS → azionamento leggero con parastrappi integrato, miglior affidabilità e trazione
- Cestello in acciaio lavorato CNC → sforzo alla leva costante, durata eccezionale

ACCESSORI TECNICI

Ogni concessionario Husqvarna Motorcycles offre anche una selezione di Accessori Tecnici di alta qualità orientati al mondo racing. Ognuna di queste parti speciali è progettata per migliorare le prestazioni, lo stile o la protezione di tutti i modelli della gamma motocross 2023.

Piastre forcella Factory Racing

Personalizza la guida di qualunque modello FC o TC con le piastre forcella Factory Racing. Sono progettate per garantire totale assenza di ovalizzazione e un allineamento al 100% degli steli forcella, in modo da ottenere dalle sospensioni prestazioni senza compromessi. Ricavate dal pieno lavorate CNC, queste piastre in alluminio hanno due opzioni di offset per personalizzare l'ergonomia: 20 mm per la massima stabilità sul veloce, 22 mm per ingressi in curva più rapidi. Fornite con il perno di sterzo e il cuscinetto inferiore già montato, le piastre di sterzo Factory Racing sono facili da installare e sono disponibili con una finitura anodizzata in nero oppure blu per un look perfettamente personalizzato.

Akrapovič "Evolution Line"

L'impianto di scarico Akrapovič "Evolution Line" permette a tutti i modelli FC di sprigionare ulteriore coppia e potenza, oltre ad offrire un sostanziale risparmio di peso con la sua costruzione in titanio ad alta resistenza. Il collettore ha una conformazione ottimizzata per migliorare l'erogazione di potenza, mentre il silenziatore genera una tonalità di scarico piena pur restando conforme agli attuali regolamenti FIM e AMA.

Ruote Factory

Costruite per affrontare le condizioni più impegnative. Raggi super-robusti collegano i canali D.I.D DirtStar ai mozzi ricavati da una billetta di alluminio e poi anodizzati in blu per un look ispirato alle moto ufficiali. Assemblate alla perfezione con nippli anodizzati, assicurano risparmio di peso oltre a un aumento della robustezza e della stabilità nelle condizioni più difficili.

Corona Renthal GP Sprocket

Concepita specificamente per competere ai massimi livelli del motocross racing, la leggerissima corona Renthal GP Sprocket è realizzata in alluminio ad alta resistenza per assicurare che tutta la potenza sia trasmessa alla ruota posteriore. Trattata per resistere meglio all'usura e disponibile con anodizzazione blu oppure nera, questa corona offre la perfetta combinazione di stile e prestazioni.

Sella Factory

Sella completa dal rivestimento durevole e ad alto grip, la stessa usata da Husqvarna Factory Racing. Le costolature trasversali cucite trattengono il pilota anche nelle accelerazioni più intense, mentre il profilo piatto alla stessa altezza della sella di serie assicura totale libertà di movimento quando si guida in piedi sulle pedane. Il materiale del rivestimento è resistente ai tagli e agli strappi, per un aspetto aggressivo ma anche robusto.

Manubrio ProTaper

Questo innovativo manubrio ProTaper ha un esclusivo traversino regolabile, che può essere bloccato per un feeling più rigido e preciso o sbloccato per avere più flessibilità. Il rivoluzionario sistema di variazione della rigidezza consente al pilota di scegliere la sua configurazione preferita in base alle condizioni del tracciato o delle preferenze personali.

Piastra paramotore

Leggera e durevole, la piastra paramotore aggiunge un prezioso strato di protezione del motore e del telaio. Facile da montare grazie ai supporti forgiati previsti di serie sui telai di nuova generazione, questa piastra è un Accessorio Tecnico fondamentale per tutti i piloti che fanno sul serio.

Protezione disco freno

Per realizzare questa leggera protezione disco freno è stata impiegata una tecnologia di iniezione plastica allo stato dell'arte. Il disco freno è così protetto al meglio dal pietrisco e degli impatti per lavorare sempre al meglio. La protezione incorpora uno spaziatore con un adattatore centrale integrato, che consente di sostituire rapidamente la ruota anteriore senza dover smontare tutta la protezione.

Coperchio frizione Rekluse

Lo stesso usato da Husqvarna Factory Racing per la sua resistenza agli impatti. Il coperchio frizione Rekluse è ricavato CNC da alluminio ad alta resistenza per avere il minimo peso possibile e la massima durata, grazie anche alla durevole finitura superficiale.

Gancio partenza Factory

Goditi partenze perfette ad ogni cancello con il gancio partenza Factory. Realizzato in alluminio ad alta resistenza per la massima precisione, ha una finitura anodizzata e un look ispirato al team ufficiale.

COLLEZIONE ABBIGLIAMENTO TECNICO

Husqvarna Motorcycles offre una collezione di abbigliamento tecnico protettivo di qualità premium, disegnata per superare le aspettative anche dei piloti più esigenti e che unisce caratteristiche tecniche innovative a comfort, durata e stile.

Casco Moto-10 Spherical Railed

Il casco Moto-10 Spherical Railed è la stella della nuova collezione off-road: disegnato insieme ai piloti professionisti, fissa un nuovo standard di settore. Assicura una protezione eccezionale grazie alla leggera calotta in fibra di carbonio, al sistema MIPS e alla tecnologia Spherical che in caso di impatto devia le forze lontano dal cervello. Per rendere il casco fresco e confortevole, il frontino prevede numerose prese d'aria che convogliano all'interno una grande portata, mentre l'aria calda viene espulsa dagli ampi estrattori posteriori. Il Moto-10 Spherical è realizzato in esclusiva per Husqvarna Motorcycles dal leader di settore Bell Helmets.

Maschera Armega

Sviluppata per i piloti professionisti, la maschera Armega offre una grande lente infrangibile in policarbonato ad altissima densità, un campo visivo più ampio e una nitidezza ottica di livello superiore. La lente consente di leggere con precisione il terreno ed è antigraffio, anti-appannamento e in grado di proteggere dalle radiazioni solari UVA, UVB e UVC. La spugna triplo strato traforata aumenta la ventilazione e previene l'accumulo di sudore. Questa maschera premium è realizzata in esclusiva per Husqvarna Motorcycles da 100%.

Maglia Railed

Disponibile in due versioni, la maglia Railed è una maglia ultraleggera ad alte prestazioni da motocross. Disegnata con una calzata moderna per non limitare i movimenti sulla moto, ha un tessuto anti-sbiadimento e traspirante alternato a pannelli in rete per aiutare ulteriormente il raffrescamento. La maglia Railed si distingue per il suo stile unico e audace.

Pantaloni Railed

Le zone di ventilazione posizionate strategicamente e le aree resistenti al calore e alle abrasioni all'interno del ginocchio sottolineano le specifiche premium di questa nuova versione dei pantaloni Railed. Realizzati usando unicamente materiali leggeri ma ad alta resistenza, sono il perfetto complemento della maglia Railed.

Guanti iTrack Railed

I guanti iTrack Railed hanno un nuovo stile pur mantenendo le loro collaudate caratteristiche tecniche. Disegnati pensando alla massima ventilazione per migliorare il raffrescamento e il comfort,

hanno i palmi traforati e un tessuto a rete tra le dita che consentono di esprimere la massima prestazione anche nelle battaglie più roventi. I polsini in neoprene assicurano una calzata perfetta a questi guanti realizzati in esclusiva per Husqvarna Motorcycles da 100%.

Stivali Crossfire 3 SRS

Con la loro qualità costruttiva di livello premium e capacità di protezione fuori discussione, gli stivali Crossfire 3 SRS sono stati progettati per consentire le massime prestazioni in tutta sicurezza. Completamente regolabili per assicurare una calzata personalizzata e confortevole, sono realizzati in esclusiva per Husqvarna Motorcycles dal leader di settore Sidi.

Abbigliamento Authentic

Authentic è un'inedita linea di abbigliamento tecnico entry-level realizzata da Husqvarna Motorcycles. Questa gamma di capi di qualità è stata realizzata con molte caratteristiche in comune con il top di gamma, in modo da soddisfare le esigenze anche dei piloti più seri. Comprende casco, maglia, pantaloni e maschera, tutti dallo stile in linea con i modelli FC e TC per un look impeccabile da capo a piedi.

MXNEWS.NET