

Peccato fosse HUSABERG

LA GAMMA HUSABERG 2013 RINUNCIA AL MOTORE CON CILINDRO "ORIZZONTALE". È UNA DECISIONE CHE SPIACE ANCHE PERCHÉ CREA UN PRECEDENTE TECNICO SU UNA SOLUZIONE CHE A MIO AVVISO MERITAVA ALMENO UNO STEP 2

➔ Rientro dall'EICMA e mi trovo a pensare che nel nove ro dei modelli 2013 manca un soggetto tecnico importante. Le Husaberg 4T enduro non hanno più il motore con cilindro "orizzontale" che abbiamo visto negli ultimi quattro anni. Le nuove moto hanno adottato le unità KTM su cui ovviamente non ho nulla da eccepire anzi, quest'anno KTM ha vinto tutto, la mia riflessione è dedicata alla situazione tecnica. Conobbi Husaberg fin dalle origini in quanto partì come iniziativa di tecnici ex Husqvarna i quali, quando quell'Azienda venne in Italia, si misero in proprio per continuare a lavorare autonomamente; fondarono una nuova Azienda che successivamente entrò nell'orbita KTM continuando a portare avanti una propria visione tecnica che raggiunse l'apice della specificità nella famosa gamma introdotta a

EICMA 2008 caratterizzata dal motore col gruppo termico inclinato di 70°.

► Un concetto nuovo

Era un concetto nuovo, una fuoristrada dalle caratteristiche mai viste, una moto destinata a cambiare il mondo. Aveva l'albero motore 160 mm più indietro e 100 mm più in alto per inseguire il must di una moto manovrabile, prevedibile nelle sue reazioni per il pilota, bilanciata perché le masse in rotazione erano collocate più vicino al baricentro



Husaberg aveva lavorato con un obiettivo giusto. Ma se è così, perché oggi il cambiamento verso il layout "convenzionale" del motore KTM? Aggiungo che già il 70° era realizzato con materiali dell'Azienda capogruppo, sulle stesse linee di montaggio in Austria, segnalamente senza problematiche di affidabilità o di qualità rispetto ai "kappa"; la questione evidentemente non è qui, c'è un problema di natura economica, cioè la valutazione della convenienza all'interno di una stessa Azienda se conservare o no due tipologie motoristiche alternative. Immagino che Husaberg avesse magari qualcosa da sistemare sulla moto, ci sta la necessità di un aggiustamento dell'equilibrio tra agilità e stabilità; il varo di uno "step due" avrebbe potuto sistemare le eventuali criticità emerse in questi anni e mettere a punto il focus iniziale, quelle moto hanno vinto innumerevoli gare e chiuso in bellezza con la corona iridata enduro E2 di Pierre-Alexandre Renet.

Nello specifico del contesto della Casa di Mattighofen, nell'attuale momento del mercato moto e alla luce di uno sviluppo di Azienda da ricercare probabilmente fuori dal mondo dell'off-road (il Gruppo KTM ha già un suo ruolo), chiunque probabilmente avrebbe deciso e deciderebbe come ha fatto KTM.

► Occasione persa?

Temo purtroppo che questo passaggio rappresenti dal punto di vista tecnico una occasione persa. Supponiamo al contrario che KTM avesse deciso di sviluppare l'idea Husaberg con una nuova versione, e che quel tipo di motore fosse poi esportato a tutta la gamma, non sarebbe stato un cambiamento globale?

L'ideali di quel motore è a mio avviso valissima, l'avrei fatto anche un po' più spinto. Inseguo l'obiettivo di un comportamento "neutrale" delle moto, cioè omogeneo nelle

[il problema della **DIVERSITÀ**]

La logica del marketing e del "cost saving" impedisce spesso

l'affermazione di tipologie tecniche alternative. Quando provi a mettere in campo una soluzione particolare, se per vari motivi manca la possibilità di uno sviluppo di gamma o di una seconda versione, **lasci dietro di te una traccia che viene recepita negativamente** nonostante quell'idea, adeguatamente sviluppata, avesse in sé il potenziale per affermarsi

► Di fronte a un bivio

Immagino la scena di alcuni manager nelle alte sfere del Gruppo a valutare la situazione. Sul tavolo la gamma Husaberg 2012 articolata sulle 390, 450 e 570; di fronte la realtà del mercato che nelle E3 è in buona parte delle due tempi 300 cc., quindi una sola categoria per fare business, la 450. Altra osse rvazione, manca un duemmetto 4T indispensabile a fare gamma. Dall'altro lato, sullo stesso tavolo vedi tutta la gamma 4T KTM che è già tua e già ampiamente affermata. In sostanza è perfettamente chiaro che per portare avanti il progetto Husaberg è indispensabile un investimento economicamente importante da sostenere nel tempo, e questo per affermare una identità tecniche alla lunga si sarebbe posta in contrapposizione con la tipologia dell'altra gamma, KTM, già molto ampia e articolata per coprire la leader ogni genere di esigenza cross e enduro. Un quadro del genere non lascia margine di manovra.

condizioni d'uso più diversificate, con la possibilità di allargare il campo dove la moto va bene. Se le scelte tecniche nascono da un compromesso, con le masse in rotazione più vicine al baricentro sei in una condizione meno critica perché la moto è più facile da sistemare in fase costruttiva e richiede meno fatica al pilota per farla curvare. Oggi molti dicono "quell'idea non ha funzionato, meno male"... Io dico invece che era una buona strada. Peccato che quel progetto sia stato un progetto Husaberg, cioè riferibile a un marchio dal ruolo troppo marginale nel fuoristrada racing; sotto il profilo del marketing e della produzione, la scelta dei vertici dell'Azienda è certa mente logica. Al tempo stesso si è persa una chance, avremmo potuto avere nel fuoristrada una Casa caratterizzata ad esempio come Ducati dal motore desmo, invece questa esperienza rimarrà nella storia con un alone di negatività, fosse stata un'idea KTM anziché Husaberg, avrebbe potuto essere tutto molto diverso...

IO PENSO CHE...

"L'albero motore alto e arretrato è più vicino al baricentro della moto quindi consente, rispetto a soluzioni tradizionali, un minor effetto trasferimento di carico, e da qui una moto più prevedibile, più controllabile e dal feeling più gradevole. In Aprile realizzammo il motore 250 (due alberi motore) su un concetto del genere, Yamaha ha fatto una battaglia mediatica con la 450 cross per pochi millimetri di arretramento dell'albero motore. Penso che se l'idea Husaberg fosse stata allargata anche al cross, i benefit avrebbero potuto essere ancora più visibili, specie nei tratti di pista fortemente costellati di buche."

le collaborazioni speciali di Motocross

JAN WITTEVEEN

NELLA SUA VITA HA PROGETTATO MOTORI E MOTO

CHE, TRA INDIVIDUALI E COSTRUTTORI, HANNO **VINTO 40 TITOLI MONDIALI**

