

 Husqvarna

[www.husqvarna-motorcycles.com](http://www.husqvarna-motorcycles.com)

HMCAT00EA-FR

MY  
10 CROSS  
Enduro



HMCAT00EA-FR

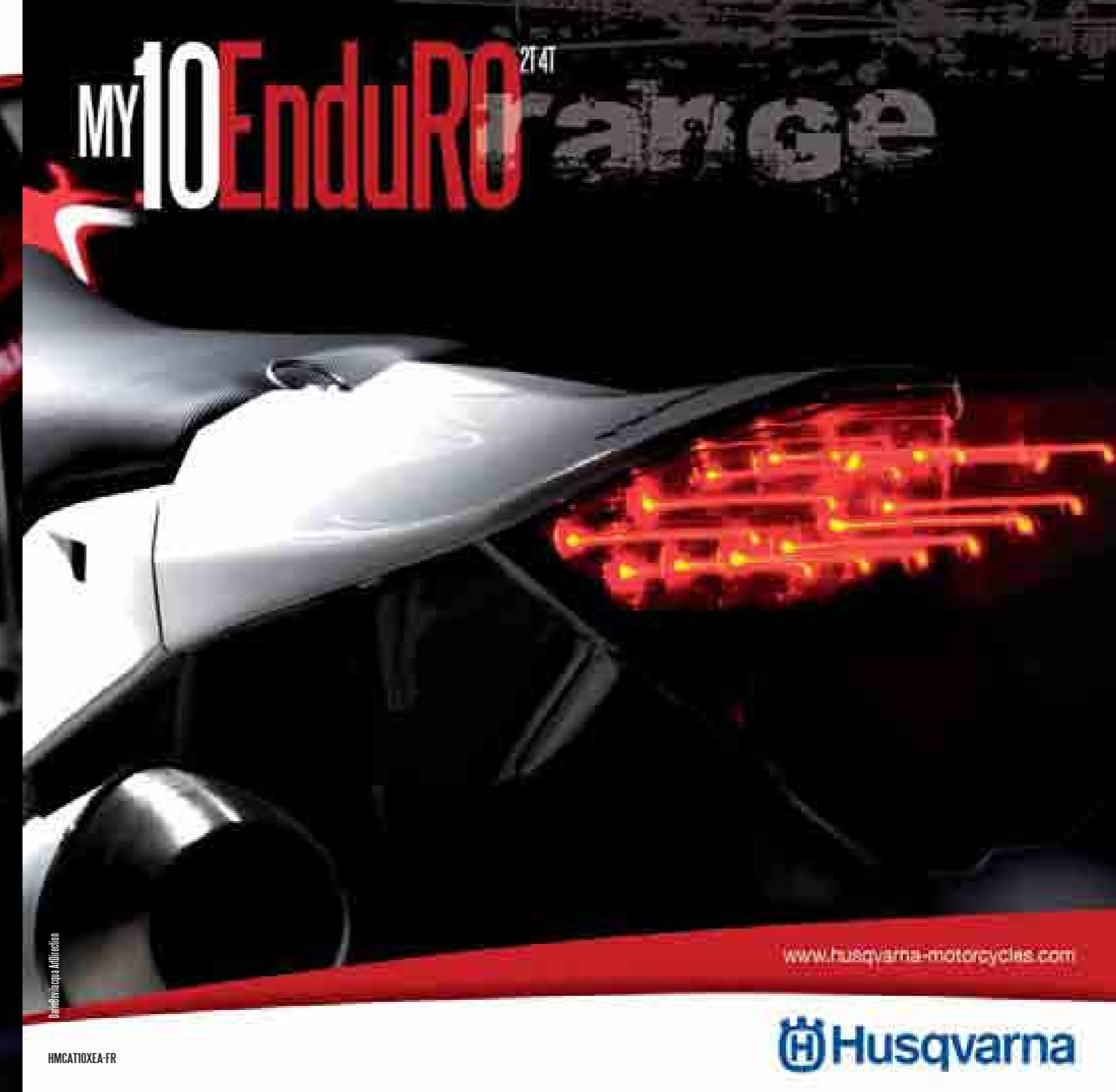
Demande d'adhésion

Document d'adhésion

[www.husqvarna-motorcycles.com](http://www.husqvarna-motorcycles.com)

 Husqvarna

MY  
10 Enduro  
Enduro





Husqvarna  
Enduro<sup>range</sup>  
»»

# History

Malcolm Smith  
1974  
1976

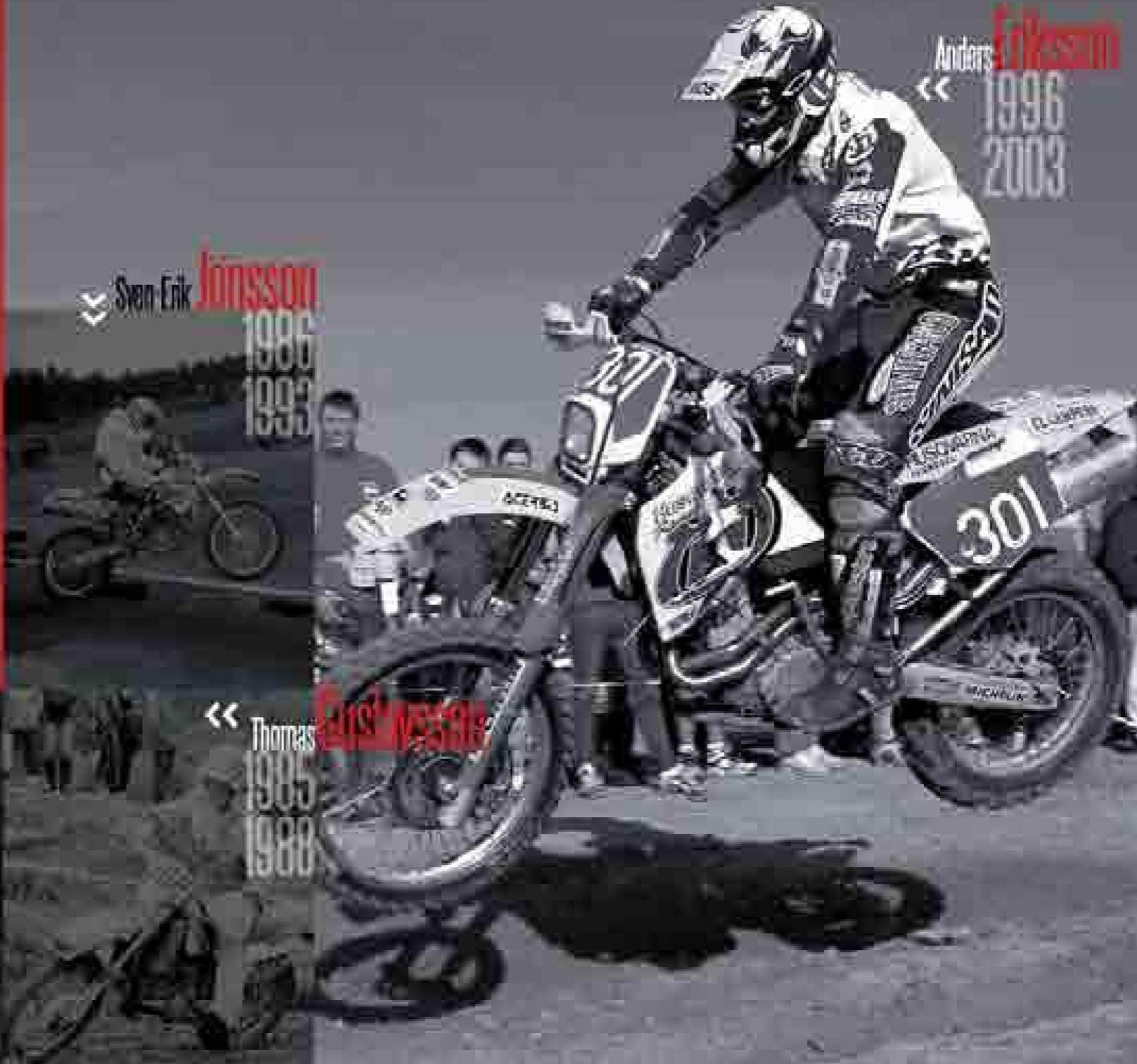


Kari Mäkinen  
1991  
1995



Husqvarna et enduro ne font qu'un seul mot. Un mot fait de compétitions, de kilomètres et de kilomètres de tous terrains parcourus dans les conditions de conduite les plus difficiles et extrêmes.

Plus que de simples pilotes, nos champions sont de véritables légendes, des héros du tous terrains. Ce sont les champions qui ont couru et porté les enduros Husqvarna à la victoire tout au long de cette histoire de plus de cent ans. De Malcolm Smith, pionnier de l'enduro américain, à Thomas Gustavsson. Puis, Sven Erik Jonsson et Anders Eriksson qui ont remporté quelques-uns des 41 titres mondiaux que Husqvarna a conquis dans cette spécialité de 1990 jusqu'à présent.



Anders Eriksson  
1996  
2003

Thomas Gustavsson  
1985  
1990

L'Enduro, les crampons et Husqvarna. Une union indissoluble si l'on se tourne vers le passé, vers les exploits qui ont marqué l'histoire de la marque et de la discipline. Une histoire faite de passion et de victoires. Un passé qui se mêle au présent. La gamme 2010 retrace les confins de la spécialité et trouve sa plus haute expression dans la nouvelle TE 250 à injection électronique, la moto avec laquelle Antoine Meo a mis à feu et à sang la catégorie E1 du championnat du monde. Mais ce n'est pas tout! Toute la gamme bénéficie des expériences acquises grâce aux succès remportés dans les compétitions qui ont poussé les ingénieurs à introduire des perfectionnements sur toutes les séries et dans toutes les directions. Nouvelles suspensions, nouvelles géométries du châssis et de la fourche. Nouveaux systèmes d'échappement plus performants sur les légendaires moteurs à deux temps des compétitions disputées par Sébastien Guillaume et Bartosz Oblucki. Husqvarna guide la passion.





# Enduro WR125

WR 125, le premier pas vers l'enduro digne de ce nom.

En 2010, elle se confirme au top de sa catégorie grâce à la force de son moteur et à ses qualités dynamiques. La légèreté, la maniabilité et la stabilité sont les vertus que l'on ressent dès que l'on monte sur selle. Même à l'arrêt, dressée sur sa béquille, la nouvelle WR 125 ensorcelle et fait parler d'elle grâce aux nouvelles décos graphiques IPD (in-mould plastic decoration) noyées dans les nouveaux plastiques renforcés et au très style silencieux Arrow. Toutes les superstructures ont été revues et perfectionnées pour mieux répondre au goût des motards les plus racing. Le garde-boue arrière porte un groupe optique à leds et il bénéficie du système particulier qui permet de transformer le support de la plaque d'immatriculation de l'homologation routière à celle du racing, au moyen de deux simples systèmes de fixation. Mais tout n'est pas qu'une question d'image!

Le châssis est renforcé dans les montants latéraux en chrome-molybdène, tout comme dans les plaques d'ancre du moteur au châssis. L'échappement a été perfectionné pour améliorer la réponse du moteur, en particulier à bas et moyen régime.

Pour ce qui est des suspensions, la WR 125 conserve à l'avant la Marzocchi Shiver de 50 mm, tandis qu'elle adopte le nouveau monoamortisseur Sachs à bonbonne séparée placé horizontalement par rapport au corps. WR 125 fera de vous l'un des ses protagonistes.

**new** DECORATIONS GRAPHIQUES IPD - PLASTIQUES - GARDE-BOUE ARRIÈRE ET SUPPORT DE PLAQUE D'IMMATRICULATION  
FEUX ARRIÈRE À LEDS - ÉCHAPPEMENT AVEC SILENCIEUX - CHÂSSIS RENFORCÉ - AMORTISSEUR SACHS



Husqvarna

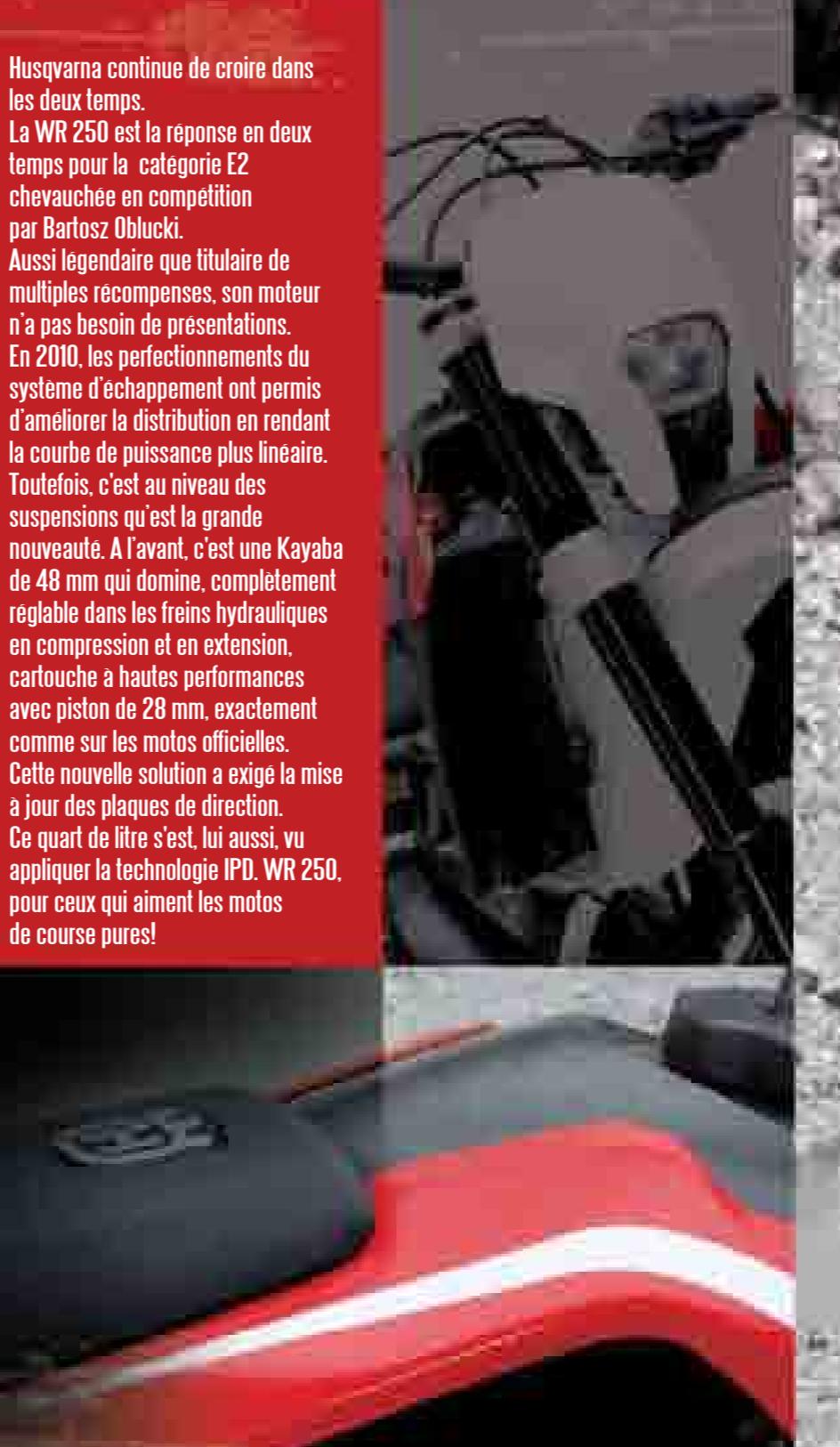
# Enduro WR250

>>

Husqvarna continue de croire dans les deux temps. La WR 250 est la réponse en deux temps pour la catégorie E2 chevauchée en compétition par Bartosz Oblucki. Aussi légendaire que titulaire de multiples récompenses, son moteur n'a pas besoin de présentations. En 2010, les perfectionnements du système d'échappement ont permis d'améliorer la distribution en rendant la courbe de puissance plus linéaire. Toutefois, c'est au niveau des suspensions qu'est la grande nouveauté. A l'avant, c'est une Kayaba de 48 mm qui domine, complètement réglable dans les freins hydrauliques en compression et en extension, cartouche à hautes performances avec piston de 28 mm, exactement comme sur les motos officielles. Cette nouvelle solution a exigé la mise à jour des plaques de direction. Ce quart de litre s'est, lui aussi, vu appliquer la technologie IPD. WR 250, pour ceux qui aiment les motos de course pures!

neW

DECORATIONS GRAPHIQUES IPD - PLASTIQUES - FOURCHE KAYABA 48 mm - TÉS DE FOURCHES



Husqvarna

# Enduro

# WR300

>>



**new** DECORATIONS GRAPHIQUES IPD - PLASTIQUES - FOURCHE KAYABA 48 mm - TÉS DE FOURCHES - ÉCHAPPEMENT

La WR 300 est la reine de la catégorie E3, la réplique fidèle de la moto avec laquelle Sébastien Guillaume règne en maître dans les quatre temps. Née au niveau expérimental, elle a ensuite fait une heureuse entrée dans les catalogues de la maison Husqvarna. Comme toute la gamme 2010, elle utilise, les nouveaux plastiques réalisés avec un matériau plus résistant et les décos graphiques intégrés sur les convoyeurs et les supports des plaques d'immatriculation. Très agressive dans des mains expertes, elle devient docile pour les autres grâce au nouvel échappement emprunté aux motos de compétition. Cette 300 est, équipée de la nouvelle fourche Kayaba associée au monoamortisseur Sachs, mais avec un équilibre qui lui permet d'assurer une réponse optimale sur tous les terrains. WR 300, deux natures de la même âme.



**neW** The beST performanCE projeCT.

MY Enduro  
TE<sup>41</sup> 250<sup>>></sup>

new injection

# Enduro TE250



Avec la TE 250, la force et la légèreté se rencontrent. Tout nouvelle, c'est la moto avec laquelle Antoine Meo défie ses adversaires dans la catégorie la plus disputée du championnat du monde enduro. La TE 250 dissimule des données de championne.

Le moteur de 22 kg\* déplace d'un cran la référence de la catégorie.

Technologie avancée: Injection électronique Mikuni, démarrage électrique et dimensions réduites de 13%. Le nouveau monocylindre de Varèse révèle toute son agressivité grâce à l'alésage de 79 mm et à la course de 50,9 mm, à la distribution à quatre soupapes radiales commandées, à travers des godets, par deux arbres à came de tête, actionnés par un système mixte à chaîne et engrenages, à la boîte de vitesses à six rapports à embrayage frontal, avec des engrenages toujours en prises et tournant sur des cages aiguilles lubrifiées avec de l'huile sous pression, carter humide et pompe trochoïdale. Mais tout n'est pas dans le moteur, car le cœur vibrant de cette nouvelle créature est inséré sous un châssis et des superstructures nouvellement conçus.

Le résultat est stupéfiant et avec ces performances, la TE 250 impose de nouvelles limites de légèreté et de compacité parmi les 250 à quatre temps de la toute dernière génération. L'association Kayaba/Sachs équipe également ce quart de litre: fourche up side down de 48 mm et monoamortisseur ancré sur le bras oscillant avec tubes coniques extrudés assymétriques fonctionnant avec des renvois de bielles progressives. TE 250, au-delà de toute limite.

\*modèle tc250

DECORATIONS GRAPHIQUES IPD - PLASTIQUES - FOURCHE KAYABA 48 mm - TÉS DE FOURCHES - PHARE AVANT - GARDE-BOUE ARRIÈRE ET SUPPORT DE PLAQUE D'IMMATRICULATION - FEUX ARRIÈRE À LEDS - CHASSIS RENFORCÉ - BRAS OSCILLANT ARRIÈRE RACCOURCI

new

# Enduro TE250

neW

**22kg\***

NOUVEAU MOTEUR A INJECTION ULTRALEGER

PERFORMANCE, LEGERETE, FIABILITE

Trois qualites identifiant un véritable petit joyau de la technique.

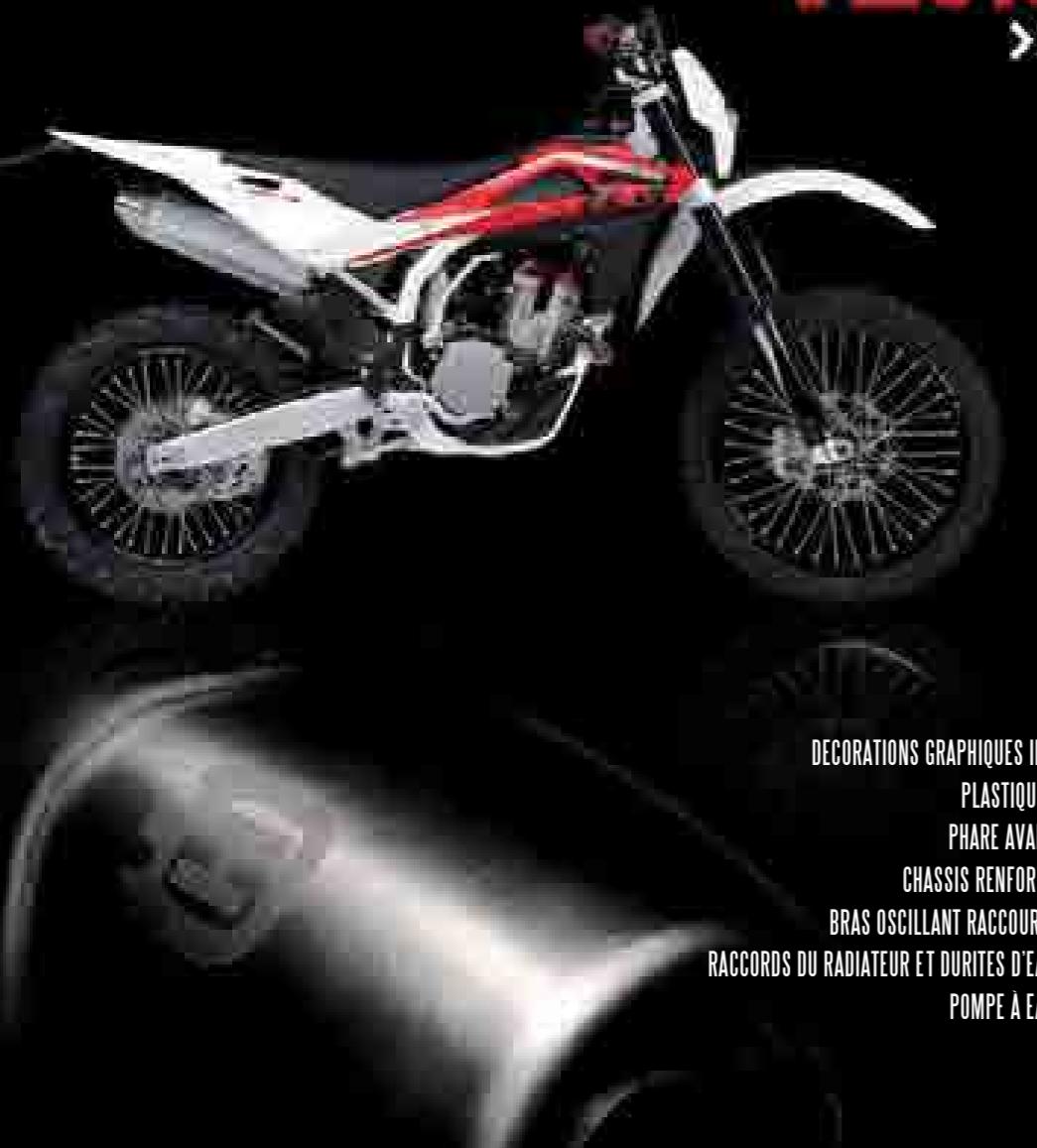
Le nouveau quart de litre 4T à injection électronique, avec ses dimensions réduites de 13% et un poids de 22 Kg\* seulement, constitue aujourd'hui le point de référence de sa catégorie.

Distribution mixte chaîne/engrenages à quatre soupapes radiales en titane et deux arbres à came en tête. La boîte de vitesses à six rapports à embrayage frontal, la lubrification forcée, le carter humide et la pompe trochoïdale complètent un projet jamais conçu auparavant pour un moteur de série.

\*modèle tc250



Husqvarna



# Enduro TE 310

>>

DECORATIONS GRAPHIQUES IPD  
PLASTIQUES  
PHARE AVANT  
CHASSIS RENFORCÉ  
BRAS OSCILLANT RACCOURCI  
RACCORDS DU RADIATEUR ET DURITES D'EAU  
POMPE À EAU

new

TE 310: Un succès prévu. Née du besoin de proposer un produit spécialisé mais également approprié à un public plus sage, la TE 310 a été capable d'atteindre le top des ventes de chez Husqvarna. Les ingénieurs pour la version de 2010, ont beaucoup travaillé pour perfectionner le système de refroidissement, grâce aux nouvelles durites des refroidissement et à la pompe à eau améliorée. La motricité est améliorée grâce à un bras oscillant raccourci de 15mm, tout en améliorant aussi le look. Nouveau groupe optique et nouvelles décos graphiques effectuées avec la technologie IPD. TE 310, la terre du milieu.



Husqvarna

# Enduro TE450



La TE 450 est la plus éclectique de toutes les enduros de chez Husqvarna. Elle collectionne les victoires dans l'enduro comme dans les rallyes les plus durs. Première de sa catégorie dans l'épreuve mondiale du rallye de Sardaigne, la TE 450 est la moto pour ceux qui rêvent d'espaces sans frontières. Comme toutes ses sœurs de la gamme enduro, elle bénéficie, elle aussi, de toutes les améliorations techniques les plus importantes.

Le travail des techniciens de Varèse s'est concentré sur la fiabilité et sur la maniabilité, ainsi que sur l'amélioration du look, tout en préservant l'air de famille propre à toute la gamme.

C'est ainsi que l'on voit apparaître des mises à jour de tout le circuit de refroidissement (pompe à eau et durites d'eau), des moyeux, des axes de roues et du disque arrière. La partie cycle bénéficie de la nouvelle fourche Kayaba de 48 mm et des relatives tés de fourches, du bras oscillant raccourci de 15 mm, des nouveaux réglages hydrauliques du monoamortisseur. La nouvelle technologie IPD (in-mould plastic decoration) contamine aussi la TE 450 à laquelle elle applique les solutions futuristes du groupe optique arrière à leds et du support de plaque d'immatriculation en double âme (homologuée/racing). TE 450, pour ceux qui ne connaissent pas les limites.



Husqvarna

DECORATIONS GRAPHIQUES RÉSERVOIR



PLUS >



DECORATIONS GRAPHIQUES IPD  
PLASTIQUES

FOURCHE KAYABA 48 MM

TÉS DE FOURCHES

PHARE AVANT

GARDE-BOUE ARRIÈRE ET SUPPORT DE PLAQUE D'IMMATRICULATION  
FEUX ARRIÈRE À LEDS

CHASSIS RENFORCÉ

BRAS OSCILLANT RACCOURCI

RACCORDS DU RADIATEUR ET DURITES D'EAU  
POMPE À EAU

new

# Enduro TE510

Si ce sont les émotions à l'état pur que vous recherchez, la TE 510 est celle dont vous avez toujours rêvé. Parente étroite de la sœur cadette, la majeure 510 offre une puissance sans égale, sans pour autant renoncer au charme de la conduite de plaisir. La TE 510 est indiquée pour un public transversal, aux héros au sang chaud comme aux chevaliers aux goûts plus détendus. Ce double caractère est souligné par la capacité d'adaptation à tous les styles de conduite de la nouvelle fourche Kayaba de 48 mm, grâce à la possibilité d'intervenir sur le frein hydraulique en extension et en compression, par l'injection électronique Mikuni qui optimise la distribution et par le bras oscillant arrière raccourci de 15 mm qui améliore la traction et le comportement dynamique de l'amortisseur. Et, pour attirer l'attention, les nouvelles solutions esthétiques ne sont pas à la traîne : Décorations graphiques IPD, optique arrière à leds et support de plaque d'immatriculation en deux options, homologuée et racing, que l'on transforme en intervenant seulement sur deux points de fixation. TE 510, l'émotion à deux roues.



Husqvarna

# MY10 CARACTÉRISTIQUES Enduro

	<b>WR125</b>	<b>WR250</b>	<b>WR300</b>	<b>TE250</b>	<b>TE310</b>	<b>TE450</b>	<b>TE510</b>
<b>MOTEUR</b>	Monocylindrique 2T	Monocylindrique 2T	Monocylindrique 2T	Monocylindrique 4T	Monocylindrique 4T	Monocylindrique 4T	Monocylindrique 4T
Cilindrée	124,82	249,3	293,1	249,5	297,6	449	501
Alesage/course	54 X 54,5	66,4 X 72	72 X 72	79 X 50,9	83 X 55	97 X 60,76	97 X 67,8
Vitesse	6	5	5	6	6	6	6
Démarrage	Par kick	Par kick	Par kick	Démarrage électrique et par kick	Démarrage électrique et par kick	Démarrage électrique et par kick	Démarrage électrique et par kick
<b>CYCLE</b>							
Suspension avant	Fourche upside down de 50mm	Fourche upside down de 48mm	Fourche upside down de 48mm	Fourche upside down de 48mm	Fourche upside down de 50mm	Fourche upside down de 48mm	Fourche upside down de 48mm
Suspension arrière	Monoamortisseur hydraulique progr. Soft damp						
Frein avant/arrière	Disque fixe wave 260/disque flott. wave 240	Disque fixe wave 260/disque flott. 220	Disque fixe wave 260/disque flott. 220	Disque fixe wave 260/disque flott. wave 240			
Capacité réservoir	7,5 litres	9,5 litres	9,5 litres	7 litres	7,2 litres	7,2 litres	7,2 litres
Poids en erde de marche (sans combustible)	98 Kg	103 Kg	103 Kg	106 Kg	111 Kg	113 Kg	113 Kg
<b>NOUVEAUTÉS</b>							
Décorations graphiques IPD	•	•	•	•	•	•	•
Plastiques renforcés et plus souples	•	•	•	•	•	•	•
Fourche Kayaba de 48 mm	•	•	•	•	•	•	•
Tes de fourches		•	•	•		•	•
Phare avant				•	•	•	•
Feux arrière à leds	•			•		•	•
Garde-bou arrière et support de plaque d'immatriculation	•			•		•	•
Échappement	•		•	•			
Silencieux	•			•			
Chassis renforcé	•			•	•	•	•
Bras oscillant arrière raccourci				•	•	•	•
Raccords du radiateur et nouvelles durites d'eau					•	•	•
Pompe à eau					•	•	•
Amortisseur arrière Sachs	•			•			







# MY10 CARACTÉRISTIQUES TECNIQUES Cross



	<b>CR125</b>	<b>TC250</b>	<b>TC450</b>
<b>MOTEUR</b>	Monocylindrique 2T	Monocylindrique 4T	Monocylindrique 4T
Cilindrée	124,82	249,5	449
Alesage/course	54 X 54,5	79 X 50,9	97 X 60,76
Vitesse	6	5	5
Démarrage	Par kick	Par kick	Par kick
<b>CYCLE</b>			
Suspension avant	Fourche upside down de 48mm	Fourche upside down de 48mm	Fourche upside down de 48mm
Suspension arrière	Monoamortisseur hydraulique progr. Soft damp	Monoamortisseur hydraulique progr. Soft damp	Monoamortisseur hydraulique progr. Soft damp
Frein avant/arrière	Disque fixe wave 260/disque flott. wave 240	Disque fixe wave 260/disque flott. wave 240	Disque fixe wave 260/disque flott. wave 240
Capacité réservoir	7 litres	7 litres	7,2 litres
Poids en ordre de marche (sans combustible)	92 Kg	97 Kg	105 Kg
<b>NOUVEAUTÉS</b>			
Décorations graphiques IPD	•	•	•
Plastiques renforcés et plus souples	•	•	•
Fourche Kayaba de 48 mm	•	•	•
Tes de fourches	•	•	•
Échappement	•		
Silencieux	•		
Chassis renforcé	•	•	•
Bras oscillant arrière raccourci		•	•
Raccords du radiateur et nouvelles durites d'eau		•	•
Pompe à eau			•
Amortisseur arrière Sachs	•		



new

Fourche  
Kayaba



## Cross TC 450

La TC 450 marque le retour à la victoire de Husqvarna au championnat du monde de motocross des 2008. On la retrouve au premier rang en 2009. Ses pilotes d'essais, les hommes qui l'ont menée à la victoire, ont été Christophe Martin et Alex Salvini. Leurs indications ont montré aux ingénieurs la voie à suivre pour porter le produit de série au top. Le résultat est tangible: la fourche Kayaba à tiges renversées de 48 mm, les tés de fourches, le bras oscillant raccourci de 15 mm, le nouveau réglage du carburateur et les révisions globales effectuées sur le système de refroidissement, sont le résultat des expériences menées sur les pistes du monde entier. TC 450 vole vers la victoire.

>>

new DECORATIONS GRAPHIQUES IPD - PLASTIQUES - FOURCHE KAYABA 48 mm - TÉS DE FOURCHES - CHASSIS RENFORCÉ  
BRAS OSCILLANT RACCOURCI - RACCORDS DU RADIATEUR ET DURITES D'EAU - POMPE À EAU



Husqvarna



# Cross TC250



new

22kg

#### NOUVEL MOTEUR ULTRALÉGER

Surnommé «petit», le nouveau moteur d'un quatrième de litre de Husqvarna se caractérise essentiellement par sa grande légèreté et par ses petites dimensions. La réduction à l'extrême du bloc moteur et de la partie thermique est encore plus évidente dans la version motocross. La boîte de vitesses est à cinq rapports à embrayage frontal. Démarrage par kick uniquement. Véritable moteur de Grand Prix.



Husqvarna

new

# Cross TC250

La TC 250 atteint son but.  
Présentée en 2009, elle est désormais  
disponible chez tous les  
concessionnaires.

Le banc d'essai du Championnat  
d'Europe de Motocross l'a promue sur  
le terrain en lui faisant gagner le titre  
de protagoniste de la catégorie MX2.  
La TC 250 a déjà fait parler d'elle en  
raison de ses extraordinaires qualités  
de puissance et de légèreté.

Présentant des dimensions raisonnables  
mais des performances généreuses,  
le moteur a été affiné ultérieurement,  
grâce à la modification de la courbe de  
couple qui se traduit par une meilleure  
distribution, aujourd'hui plus linéaire  
et plus facile à gérer.

Le bras oscillant arrière raccourci de  
15 mm et la fourche Kayaba da 48 mm  
à cartouche fermée complètent  
les mises à jour du modèle 2010  
qui a également adopté le nouvel  
habillage graphique propre  
à toute la gamme Husqvarna.

Signes particuliers: agile, agressive  
et prête à combattre sur le terrain.  
TC 250, une ère nouvelle.

DECORATIONS GRAPHIQUES IPD - PLASTIQUES - FOURCHE KAYABA 48 mm  
TÉS DE FOURCHES - CHASSIS RENFORCÉ - BRAS ARRIÈRE RACCOURCI

new



# Cross TC 250

L'esthétique a toujours joué un rôle fondamental dans la philosophie Husqvarna. Aujourd'hui, grâce à leur nouvelle carrosserie aux décos graphiques IPD intégrées dans le plastique (in-mould plastic decoration), à l'élimination des adhésifs et à l'emploi de matières plastiques plus souples, les nouvelles Husqvarna de cross et enduro préserveront leur beauté pendant toute leur vie.

neW IPD. In-Mould plastic decoration.

ECHAPPEMENT



PLUS

# MY10 Cross CR125

CR 125, la légende continue. Dans la version 2010, le mythe retrouve la première place grâce à ses contenus techniques et au soin des détails. Les lignes font école et la beauté du nouveau silencieux d'échappement Arrow ensorcelle. Mais le style n'est pas tout. L'introduction de la fourche Kayaba da 48 mm améliore la maniabilité et la stabilité même dans les parcours les plus accidentés. Le monoamortisseur a donc été adapté en conséquence au niveau du réglage et du positionnement de la bonbonne séparée. Le châssis a fait l'objet de grosses modifications. La nouvelle CR 125 se conduit avec la pensée et elle offre un instrument d'une grande valeur pour les plus jeunes, lors de leurs premiers pas dans le monde des compétitions. Son moteur explosif, grâce au nouvel échappement, est désormais prêt à bas et moyen régime, mais son hurlement reste le même typique aussi à haut régime. Look de première de la classe grâce aux nouvelles décos graphiques IPD (in-mould plastic decoration) et aux plastiques plus souples et plus résistants. CR 125, laissez la passion l'emporter!

new

DECORATIONS GRAPHIQUES IPD - PLASTIQUES - FOURCHE KAYABA 48 mm - TÉS DE FOURCHES - ÉCHAPPEMENT ET SILENCIEUX - CHASSIS RENFORCÉ - AMORTISSEUR SACHS



Husqvarna

MY10CROSS<sup>TM</sup>  
France  
»



Le Motocross et Husqvarna. Une histoire à base de passion et de héros. Des héros qui dès les légendaires années soixante chevauchaient le premières 2T. Une histoire qui sent l'huile de ricin et l'essence, celles des 4T des années quatre-vingt-dix. Ici, impossible de cacher la passion, impossible de la réprimer! La passion que Husqvarna continue de cultiver et de mettre sur ses motos. Un processus qui ne connaît aucune trêve et qui à permis au constructeur de revenir en force dans le monde du motocross avec Andrea Bartolini à la tête de l'équipe officielle du championnat du monde MX3. Les modèles 2010 sont donc fins prêts. Nouveaux châssis, suspensions nouvelles et lignes actuelles. Des solutions alternatives qui transforment les trois versions CR 125, TC 250 et TC 450, en de véritables objets d'art moderne.

# History

Torsten Hallman

1962  
1967

Husqvarna

Jacky Maitre  
1993



L'histoire du motocross a été écrite par Husqvarna. De l'introduction des moteurs à deux temps du début des années 60, au retour des quatre temps au cours des premières années 90, Husqvarna a toujours dicté les règles de la technologie dans cette discipline, en s'en remettant aux légendes historiques du palmarès sportif de la spécialité, dont Torsten Hallman, Bill Nilsson, Rolf Tibblin, Heikki Mikkola et bien d'autres. Parmi les records de Husqvarna, il y a aussi le fait d'avoir écrit l'histoire du motocross américain. La moto qui a allumé la mèche de l'immense marché Off Road du tous terrains américain.

Heikki Mikkola  
1974

<<



Husqvarna  
Motocross  
1969-1974

>>

56



Husqvarna  
Cross range

