



Sono le prime due versioni a inaugurare il nuovo corso del marchio italiano, ormai da qualche anno nell'orbita del Gruppo BMW. Il pedigree sportivo made in Italy incontra le innovazioni tecnologiche della Casa bavarese in una moto inedita, disponibile in due varianti.

Dopo averle svelate nel corso dell'estate, pochi giorni fa, in Sardegna, l'Husqvarna ha presentato ufficialmente le sue più importanti novità del 2011: Nuda 900 e Nuda 900R. Difficile catalogarle all'interno di un segmento preciso, considerando che l'impostazione e lo stile da motard, tipici della Casa italiana, sono qui abbinati a un motore e a un'impostazione più vicini a quelli di una naked. Sta per iniziare un nuovo capitolo nella storia dell'Husqvarna e queste due varianti faranno da apripista a partire dalla fine di quest'anno.



Caratteristiche

- Con il suo look aggressivo, l'Husqvarna Nuda 900 fa del design minimalista il suo punto di forza per distinguersi dalle rivali: dal telaio a traliccio a vista - derivato da quello della BMW F 800 GS - al serbatoio sagomato che prosegue senza soluzione di continuità fino al sottile codino, inglobando il faro esagonale. Completano il quadro l'esclusivo fanale anteriore, che sembra formare un corpo unico con il cupolino e lo scarico in acciaio inox, con la differenza che, sulla Nuda R, la fascetta di fissaggio, il fondello del terminale e il paracalore sono in fibra di carbonio.

Scendendo nel dettaglio, rispetto alla F 800 GS il telaio è più corto di 5 cm e adotta un canotto di sterzo più rigido, più grande di 8 cm e con un angolo di sterzata ridotto per consentire una maggiore agilità soprattutto alle basse andature. A livello di ciclistica, a parità di proporzioni, quella della 900R è più raffinata, con tanto di forcella a steli rovesciati Sachs completamente regolabile e ammortizzatore posteriore Öhlins, anch'esso pluriregolabile. Differenze anche per l'impianto frenante, dotato di dischi da 320 mm all'anteriore e da 265 mm al posteriore: sulla 900 R le pinze radiali della Brembo sono monoblocco, per garantire una maggior resistenza all'affaticamento nell'uso estremo in pista. Il peso, infine, è inferiore ai 174 kg a secco, che salgono a 195 in ordine di marcia.



Motore - La scelta del propulsore è ricaduta sul bicilindrico della BMW F 800 R, rivisto per soddisfare le specifiche richieste degli ingegneri Husqvarna. La cilindrata è salita (898 cc), così come i valori di potenza e coppia, pari, rispettivamente, a 105 CV e 100 Nm. Dalla Casa assicurano un'erogazione fluida e lineare anche quando si apre lievemente il gas ai bassi regimi, mentre per attenuare le vibrazioni è stato modificato il meccanismo di compensazione dell'asta di bilanciamento, adeguandolo al nuovo design dell'albero motore. Nonostante le prestazioni sportiveggianti, i consumi promessi sono contenuti: con un serbatoio da 13 litri si parla di 260 chilometri di autonomia. L'unica differenza fra le due varianti, in questo caso, è la rapportatura finale, che prevede un pignone da 17 denti sulla standard e da 16 sulla R, che è così in grado di offrire un'accelerazione più brillante. La gestione elettronica del motore, infine, è affidata al sistema Bosch BMW-KP, ora dotato di due nuove mappature, di cui una specifica per la guida sul bagnato.



Prezzi e concorrenti - Per il momento sono solo due le colorazioni disponibili: nera sulla "base" e rossa sulla R, entrambe con la coda bianca. Il prezzo fissato è di 9.990 euro per la prima e di 11.590 euro per la seconda. Niente male davvero e, soprattutto, decisamente concorrenziale rispetto alle pur più potenti rivali Aprilia Dorsoduro 1200, Ducati Hypermotard 1100 e KTM 990 Supermoto, anch'essa disponibile nella più corsaiola variante "R".

André Rossi

03/11/2011 - 11:09