

Husqvarna NUDA 900 et 900 R

Dans les années 70, Husqvarna était déjà présent sur le segment routier. Aujourd'hui, soit 40 ans après, la firme transalpine est fière de vous dévoiler sa nouvelle génération de motos de route. Ce retour sur la route est marqué par l'arrivée d'un modèle fort : la Nuda 900, déclinée en une version standard... mais aussi en version Racing, l'essence de Husqvarna. Ces deux modèles inattendus sur le marché sont les premiers à combiner le style inimitable italien, l'histoire et l'expérience de la course d'Husqvarna avec les innovations technologiques et le savoir-faire du groupe BMW.

Les Nuda 900 et 900 R sont deux motos qui associent l'héritage de Husqvarna d'une part et la modernité d'autre part avec un apport technologique non-négligeable par BMW. Indiscutablement, c'est une nouvelle aventure qui commence pour Husqvarna.

Husqvarna NUDA 900 et NUDA 900 R - Un avant-goût des choses à venir

A la croisée des chemins entre les roadsters et les supermotards, que ça soit la Nuda 900, atypique, ou la 900R, excentrique, au final ces deux machines ne rentrent dans aucune véritable catégorie déjà existante. Le modèle montre un véritable design associé à un côté dynamique et vif où l'agilité est de mise, grâce à un ensemble à l'aspect minimaliste mais au demeurant parfaitement équilibré, le tout délivrant des flux instantanés de sensations.

Est-ce un supermotard ? Un naked-bike ? La Nuda laisse libre cours au plaisir individuel, c'est une *Fun-bike* imaginée par Husqvarna.

Un design, un trait, une ligne symptomatique, se laisser contaminer

A l'usine, située au nord-ouest de Milan, l'équipe de designers Husqvarna a puisé son inspiration au plus profond de l'héritage de la marque et de sa culture TT. Traditionnellement prolifique, la région est moteur de passion et de talents, et voue un culte aux belles mécaniques aussi bien à deux qu'à quatre roues. C'est donc tout naturellement que s'est constitué un vivier créatif de designer, regroupés à l'intérieur du «*Centrostile*», pour imaginer la ligne de Husqvarna à l'avenir et le design des prochaines motos aussi bien de route que de TT.

Le design de la Nuda bien que d'aspect minimaliste, est effilé et étendu de l'avant jusqu'à l'arrière, avec une ligne longue et fuyante. Les deux éléments principaux qui composent le corps de l'habillage laisse transparaître le côté dynamique du modèle malgré la finesse de celui-ci. Le cadre treillis apparent, l'échappement proéminent en position haute et la culasse haute performance de couleur rouge derrière cette enveloppe partiellement dénudée sont les fondements de la Nuda. Sportive, curieuse, surprenante, la nouvelle mouture proposée par Husqvarna met en lumière l'audacieux style italien d'une marque renaissante. La Nuda 900R, a la particularité quant à elle de porter fièrement les couleurs de la marque, en l'occurrence le rouge et le blanc, les coloris de la compétition chez Husqvarna. Des couleurs rendues célèbres par les succès et les victoires. Pas moins de 4 titres obtenus cette année en championnat du monde d'Enduro.

Un moteur bi-cœur sur vitaminé

Husqvarna sait que le cœur d'une moto c'est son moteur... c'est pourquoi la firme italienne a fait du moteur l'élément fondamental du projet Nuda. Cet élément central est venu ensuite se greffer dans un cadre et une partie cycle efficace. Prendre comme base moteur le très fiable et technologiquement avancé bicylindre de type F 800 pour animer les deux versions de la Nuda est une décision prise conjointement avec l'équipe allemande de BMW. Mais le cahier des charges italien n'étant pas celui de BMW de l'époque, il a été décidé d'adapter ce dernier afin de satisfaire aux besoins spécifiques de Husqvarna pour la Nuda. La cylindrée a été portée de 798 cm³ à 898 cm³ avec un accroissement de 2 mm de l'alésage, passant ainsi à 84 mm et une course augmentée de 5,4 mm pour arriver à 81 mm. De la même manière le taux de compression a également été revu et porté à 13:0. D'autres modifications importantes ont été apportées au bloc allemand telles que : l'emploi d'un nouveau joint de culasse haute compression triple couches, des arbres à cames requalifiés, pistons et bielles modifiés pour accueillir un tout nouveau vilebrequin. Enfin, afin de conférer à la Nuda un caractère unique et propre à Husqvarna et ainsi finir de se distinguer de sa cousine allemande, le calage du vilebrequin a été déplacé à 315 degrés.

Le résultat est un moteur au comportement vigoureusement dynamisé et joueur, sans aucune comparaison avec son « donateur », et cela donne aussi à l'Husqvarna un nouveau bloc léger et sportif. Ce ne sont pas seulement les sensations qui évoluent mais avant tout les performances au niveau du couple et de la puissance. Grâce à sa nouvelle conception et de nouvelles soupapes d'admissions de 33 mm et des soupapes d'échappement de 28,5 mm, les ingénieurs motoristes de Husqvarna ont amené la puissance du bicylindre à 105 chevaux avec un couple de 100 Nm (9,78 mkg), tout cela en parvenant à conserver la nature coupleuse et fluide au moment de délivrer la puissance à bas et mi-régime.

Pour l'occasion, la balance de compensation sur le vilebrequin a été également repensée afin d'éradiquer les vibrations indelicates du moteur tout en conservant le système de lubrification (carter sec) et les 30 degrés d'inclinaison. La Nuda offre la particularité non-négligeable d'être peu gourmande en carburant en comparaison à sa cousine germanique. Le moteur bénéficie d'un collecteur d'admission optimisé d'origine BMW-KP associé à deux vannes papillon de 46 mm.

A noter que le moteur est flanqué de la marque de fabrique chère à Husqvarna au travers de la culasse qui bénéficie d'un revêtement de couleur rouge, caractéristique de la marque transalpine.

Partie-cycle épicée

Avec sa solide expérience de la course, Husqvarna bénéficie d'une forte expertise en matière de châssis. Le staff a pris soin de sélectionner les meilleurs composants pour ensuite redonner le maximum de performances à un châssis. Cette base, ils l'ont trouvée dans le cadre treillis en acier de la BMW F 800 GS. Husqvarna a retravaillé celui-ci en réduisant sa longueur de 50 mm, puis en le renforçant par une section de 80 mm au niveau de la colonne de direction. Le comportement et la vivacité de la moto provient d'un angle de colonne de direction réduit en comparaison au trail allemand. Agile à basse vitesse, fine et facile à emmener, la Nuda est donc en parfaite adéquation pour être utilisée de manière débridée et sans retenue dans un environnement urbain.

Pour agrémenter encore un peu plus les sensations et affirmer encore un peu plus le côté sportif de la Nuda, Husqvarna a équipé le châssis de la version 900R de composants haut de gamme tels qu'une fourche Sachs de 48 mm de diamètre entièrement réglable et d'un amortisseur Öhlins avec compression, détente et précontrainte réglable. L'augmentation de la garde au sol agit directement sur la maniabilité de la moto et confère réactivité et précision.

La suspension de la Nuda standard se compose de deux éléments d'origine Sachs et se compose d'une fourche inversée réglable en précharge de 48mm de diamètre et d'un amortisseur réglable également. Ce choix est motivé à la fois par le confort et la qualité des éléments pour absorber aussi bien les irrégularités de la route que les obstacles en environnement urbain de manière à ne se consacrer que sur le jeu avec le moteur et le pilotage. Tandis que la Nuda bénéficie d'une selle biplace à double niveau pour un meilleur agrément en conduite en duo, la 900R quant à elle se pare d'une monoselle plus haute de 15 mm (890mm contre 875), offrant ainsi une position plus engageante à la sportivité à son pilote.

Le bureau de développement en charge du projet Nuda a fait de l'ergonomie et la maniabilité les deux seules priorités à faire valoir. Pour favoriser ces deux critères, les ingénieurs italiens ont été amenés à faire des choix techniques tels que l'intégration du réservoir sous la selle afin d'abaisser le centre de gravité et répartir les masses au plus proche du centre de gravité. Cet important travail à donner pour résultat une moto incroyablement maniable et de perception légère, donnant une importante stabilité à grande vitesse mais au demeurant très agile à basse vitesse, le tout avec une position de conduite naturelle qui conviendra aussi bien aux débutants qu'aux plus expérimentés à la recherche de sensations, c'est cela une *Fun-bike* imaginée par Husqvarna.

Des sensations, justement la Nuda en délivre à outrance et s'autorise des incartades sur circuit !

Si la Nuda 900 est équipée d'étriers de frein radiaux fournis par Brembo, favorisant les freinages déjà musclés, la 900R est quant à elle dotée d'étriers monobloc 4 pistons en aluminium taillés dans la masse, afin d'émanciper encore un peu plus son attrait sportif. Notez que ce sont des éléments *Racing* qui lorsqu'ils sont couplés à des disques de 320 mm comme sur la 900R décuplent la puissance de freinage.

Dernier point sensible du cahier des charges, le poids qui n'excède pas 174 kg. Élément fondamental du concept autant que le moteur, il contribue activement aux critères de maniabilité et d'ergonomie voulus pour la Nuda.

Accessoires

Pour la Nuda 900 et la 900R une large gamme d'accessoires sera disponible.