

MV Agusta Dragster 800 RR

PREGI ● Dotazione tecnica e prestazioni

DIFETTI ● Prezzo e confort

Prezzo 16.290 €

PROVA NAKED

LA FORZA E LA BELLEZZA

La sigla RR caratterizza le versioni più raffinate e potenti della MV Agusta. Dopo le quattro cilindri anche la piattaforma tre cilindri ha il suo top di gamma: la Dragster 800 RR. E' più potente e ha componentistica di grande pregio, il prezzo è salito a 16.290 euro. Bella guida, prestazioni, ma poco confort

di Francesco Paolillo

Foto Milagro



A soli otto mesi di distanza da quando abbiamo stretto amicizia con la Dragster 800, in quel di Varese fanno capire che stare con le mani in mano non è nelle loro abitudini e che, oltre alla Dragster 800 RR, e alla sorella Brutale 800 RR, ci saranno altre novità che potremo scoprire al prossimo Salone di Milano. Per adesso, però, ci dobbiamo concentrare su questa Dragster 800 RR. La doppia erre è utilizzata da MV Agusta, per identificare le versioni più prestazionali e ricche dal punto di vista tecnico. La piattaforma tre cilindri ancora non aveva avuto tale onore, ma con Dragster 800 RR e Brutale 800 RR (di cui potrete leggere a breve la prova completa), rompe gli indugi.

Com'è fatta

La Dragster 800 è apparsa sin da subito come una moto da "sfizio", una seconda o terza moto, per chi se lo può permettere, nessuno, tanto meno in MV, si aspettava di ottenere grandi numeri di vendita, anche se poi la produzione è andata completamente venduta (e che se anche ne avessero prodotte qualche centinaio in più, non sarebbero state a fare la polvere nelle concessionarie..., ma con il senno di poi è sempre facile fare i conti). Il prezzo, già definito impegnativo per la versione che definire "base" è quasi "offensivo", sale e oltrepassa i sedicimila euro, 16.290 euro per l'esattezza. Questo pare non essere un problema per i potenziali clienti, che di certo non cercano né una moto entry level, né tanto meno una moto di grande diffusione.



Vogliono un prodotto in sella al quale ci si possano distinguere, e con prestazioni elevatissime. Be' su quest'ultimo aspetto leggerete più avanti, per ora soffermiamoci su com'è fatta e quali sono le differenze con la versione senza la doppia Erre. La prima cosa che si nota sono le ruote a raggi Kineo, che in entrambe le colorazioni disponibili, bianche, abbinata alla versione Rosso Shock Perlato/Bianco Ice Perlato, oppure nere, montate sulle versioni Rosso Shock Perlato / Nero Carbon Metallizzato, distinguono e caratterizzano la Dragster RR sin dal primo sguardo. Le grafiche stesse caratterizzano questa versione esclusiva, e bisogna sottolineare la qualità con la quale sono eseguite. Tanto per rendere l'idea, la brillantezza e la profondità del rosso, che è un inchiostro e non una vernice comune, sono il risultato di ben quattro mani di verniciatura! Un altro particolare che attira l'attenzione è la forcella Marzocchi, che oltre a essere caratterizzata da

un'anodizzazione rossa degli steli, e dal trattamento DLC (Diamond Like Carbon) degli steli, ha la particolarità di essere realizzata totalmente in alluminio, e quindi di essere più leggera di un chilogrammo. In testa alla forcella è ora presente un ammortizzatore di sterzo regolabile.

Elettronica e Motore

L'aumento della potenza fino a 140 cv (a 13.100 giri), non è arrivato attraverso l'utilizzo del motore della più potente F3, bensì sviluppando direttamente quello della Dragster 800, modificandone l'aspirazione, con un air box differente, e con l'aggiunta di un iniettore per cilindro (questa modifica ha reso necessario variare anche il profilo interno del serbatoio), con cornetti di lunghezza differente, e impianto di scarico ridisegnato nei profili. Tali modifiche a detta dei tecnici hanno portato anche ad un incremento della coppia, che raggiunge il picco massimo di



86 Nm a 10.100 giri (prima erano 81 Nm), ma soprattutto a un migliore erogazione a tutti i regimi della stessa. Questa efficienza è stata raggiunta anche grazie al sistema d'iniezione - accensione integrato MVICS (Motor & Vehicle Integrated Control System) entrato, di fatto, nella seconda generazione, come indica anche la centralina di controllo motore Eldor EM2.0. Rimangono le quattro mappature a scelta per il motore, Rain/Normal/Sport/Custom, con quest'ultima che permette di tagliarsi su misura il comportamento del motore, potendo intervenire sulle modalità d'intervento del limitatore, della risposta del gas, erogazione della coppia e della potenza, oltre al freno motore. Il controllo di trazione rimane, così come rimane la possibilità di regolarlo a piacere su otto livelli di intervento. Per stare dietro a questo tricilindrico, che ricordiamo, deve portarsi a spasso soli 168 kg di peso dichiarato a secco,

con un rapporto peso potenza da record per la categoria, il cambio a sei marce, che ricordiamo, essere estraibile, è stato arricchito del Quickshifter EAS 2.0, che offre oltre alla possibilità di salire di rapporto senza l'utilizzo della frizione, ma anche, e questa la vera novità, la possibilità di assistenza in scalata (accompagnata da una piacevole doppietta tutta automatica!). La fase di scalata può anche contare su una nuova frizione antisaltellamento che è di grande utilità su una moto tanto potente e con quote ciclistiche così spinte, ricordiamo giusto che l'interasse è di soli 1.380 mm.

Come va la Dragster RR

Abbiamo centottanta di chilometri di strade statali tra le colline toscane per capire e giudicare questa moto, ma ne sono sufficienti ben pochi per capire di che pasta è fatta la Dragster RR.

Della sorella meno agghindata rimane la posizione in sella, unica e particolare, unica perché quella è e quella rimane, a causa della sella scavata e corta che non permette di arretrare o avanzare, se non di pochi mm, mentre è particolare perché ci si trova in posizione raccolta e con i semi manubri abbastanza chiusi (anche se si possono regolare con un'escursione utile di 40 mm), e il busto abbastanza caricato in avanti. Il gommone posteriore da 200 influisce sulla guida più a livello psicologico che non nella realtà dei fatti. La Dragster 800 RR si butta di qua e di là con una rapidità disarmante, certo l'interazione avantreno/retrotreno della Brutale con pneumatico da 180 è superiore, ma in compenso la Dragster offre una motricità e un appoggio ancora superiori (e vorremmo vedere ... con cotanto gommone posteriore). Modalità "Sport", e quindi

possibilità di giocare con il downshift. Spettacolo, all'esaltazione creata dal concerto dei tre cilindri in accelerazione, si unisce la piacevolezza di scalare "alla brutta maniera" più rapporti, con la Dragster che risponde a suon di doppiette, mentre la frizione antisaltellamento gestisce al meglio il grip del posteriore. Tutto questo toglie gusto alla guida? Diciamo di no, anzi permette di concentrarsi al meglio sulla strada, o sulla pista (che nella prova precedente la Dragster ha tutt'altro che disdegnato), e vi assicuriamo che in sella a questa moto c'è poco da guardarsi intorno, viste le prestazioni. La potenza in più c'è e si sente, ma quello che impressiona è che l'erogazione è diventata più lineare, seppur più corposa, e metta meno in soggezione che non con la versione da 125 cv del tre cilindri, che ci ricordiamo più aggressiva e impegnativa





soprattutto ai regimi medio alti. Il motore riprende senza esitazioni da poco più di 2.000 giri, acquista coraggio già dopo i 5.000, e poi scatena l'inferno sopra gli 8.000, senza alcun bisogno di arrivare in zona pericolo, quella fissata a circa 13.000 giri. Questa la lasciamo volentieri alla pista. In un percorso misto come quello di oggi, è facile poter tenere la terza marcia senza problemi, anche viaggiando a media andatura, con la certezza che all'occorrenza la Dragster RR sarà pronta a scattare allungando con una gradita arroganza! I freni, si sono dimostrati all'altezza della situazione, anzi per certi versi ci hanno sorpreso, in particolare la potenza della coppia anteriore (doppio disco da 320 mm con pinze Brembo radiali), che ci ha permesso di frenare sempre con un solo dito, anche quando i ritmi si sono fatti serrati e la guida decisamente

aggressiva. La modulabilità è eccellente, mentre è possibile inserire in curva la Dragster RR, ancora con i freni in mano, senza scomporne l'assetto o metterla in difficoltà, con la forcella che rimane sempre sostenuta. L'altro lato della medaglia riguarda però il confort, che rimane su livelli accettabili solo su asfalto in perfette condizioni, mentre le capacità di filtrare le asperità... beh lasciamo stare. Come lasceremmo volentieri stare la possibilità di trasportare un passeggero, meglio sorvolare. Complice lo stato pietoso di alcune strade percorse, l'ABS è stato più volte chiamato all'ordine, e si è comportato piuttosto bene, anche se qualche volta è capitato di percepire degli allungamenti degli spazi di frenata. D'altronde il problema non è lui, ma i nostri asfatti, che sembrano fatti apposta per le sole moto da enduro! Un altro passo avanti sembra averlo







fatto anche il controllo di trazione, che sempre grazie al fondo sconnesso, si è dimostrato davvero a punto, le perdite di aderenza sono gestite al meglio, e non ci sono tagli repentini dell'alimentazione o incertezze nell'erogazione a indicarne l'intervento. Il tre cilindri risponde al controllo di trazione con una sorta di soffocamento, che poi sparisce man mano che si riacquista aderenza, ma la sua azione è tutt'altro che fastidiosa. Adesso è venuto il momento di tirare due somme, e di dare un giudizio riguardante la Dragster 800 RR, una moto che ha nella personalità estetica un'arma vincente, piaccia o non piaccia, ma che ha nelle prestazioni e nella dinamica di guida altre due frecce al proprio arco. Frecce che possono essere scagliate solo da arcieri di provata esperienza, altrimenti meglio mettersela in salotto e goderne la vista. **M**



SCHEDA TECNICA

MV Agusta Brutale 800 Dragster RR 16.290 euro
Tempi: 4
Cilindri: 3
Cilindrata: 798 cc
Disposizione cilindri: in linea
Raffreddamento: a liquido e olio con radiatori separati
Avviamento: E
Potenza: 140 cv (103 kW) / 13100 giri
Coppia: 8.77 kgm (86 Nm) / 10100 giri
Marce: 6
Freni: DD-D
Misure freni: 320-220 mm
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 168 kg
Lunghezza: 2060 mm
Larghezza: 825 mm
Altezza sella: 811 mm
Capacità serbatoio: 16.6 l
Segmento: Naked

ABBIGLIAMENTO

Casco: HJC
Giacca: Spidi ACE
Guanti: Spidi TXR
Pantaloni: Spidi J-Stretch
Stivali: TCX R-S2