

MV Agusta Brutale 800 RR

PREGI ● Design e equipaggiamento

DIFETTI ● Assetto rigido delle sospensioni

Prezzo 13.900 €

PROVA NAKED

MV AGUSTA BRUTALE 800 RR

Ciclistica affinata e arricchita di componenti che ne esaltano non solo le prestazioni ma anche l'immagine, e poi il Tre Pistoni 800 che ora eroga la bellezza di 140 cv con un nuovo cambio Quickshifter con scalata assistita. La sigla si arricchisce della doppia "R", che indica le versioni più esclusive delle moto con il marchio MV, esclusività che naturalmente si paga: 13.900 euro. Rigido l'assetto

di Francesco Paolillo

Foto Milagro



La sigla RR ha fatto il suo esordio sulla piattaforma tre cilindri con la Dragster 800 RR e la Brutale 800 RR, la prima, di cui abbiamo scritto alla fine dell'anno, guarda più alle apparenze, con il design che la fa da padrone, senza che questo influisca più di tanto sulle prestazioni dinamiche. Certo il codino rastremato permette una posizione in sella che definiremmo "unica", rendendo impossibile qualsiasi movimento longitudinale del bacino, e poi il gommone da 200 posteriore che se da un lato esalta l'estetica e garantisce trazione a profusione, dall'altro rende meno coerente il dialogo tra avantreno e retrotreno. La Brutale 800 RR, invece, è più tradizionale nelle linee, con un'ergonomia meno spinta e, in questa versione, esalta ulteriormente gli aspetti prestazionali,

oltre ad appagare gli occhi con una componentistica degna di una gioielleria.

Estetica e ciclistica

Un rapido sguardo alla Brutale 800 RR e si viene colpiti dall'attenzione e la cura che hanno ricevuto molti singoli particolari. Disponibile in due colorazioni, la tre cilindri di Varese, si può acquistare in Rosso Shock/Perlato Bianco Ice Perlato o Grigio Avio Metallizzato /Nero Carbonio Metallizzato. Le verniciature e gli assemblaggi sono eseguiti a regola d'arte, mentre il colpo d'occhio una volta preso posto in sella, anch'essa nuova e caratterizzata da cuciture con impunture a vista, non lascia spazio a dubbi. L'originale strumentazione sovrasta un manubrio tradizionale, montato al posto dei due semi manubri della Dragster, e frenato da un ammortizzatore di sterzo CRC

regolabile. Non cambiano i comandi al manubrio, mentre i logo MV o Brutale sono presenti un po' ovunque, dalla piastra di sterzo ai blocchetti elettrici, e perfino sul carterino di copertura del leveraggio frizione. Girandole intorno si nota che il marchio MV è presente anche sul parafango anteriore, ora verniciato e non più in plastica grezza come sulla versione "base", sulle pedane, così come sul piedino di forcella, una Marzocchi da 43 mm, completamente regolabile. Questa è identica a quella montata sulla Dragster 800 RR, che per l'occasione si tinge di un bel color oro anodizzato sugli steli (sulla Dragster è in rosso), con trattamento DLC (Diamond Like Carbon) degli steli. La caratteristica principale di tale forcella è la costruzione totalmente in alluminio, particolarità esclusiva che la rende molto leggera (-1 kg, di cui la metà come masse

non sospese). Difficile che passino inosservati i nuovi cerchi con le cinque razze disposte a vortice, con il posteriore in bella vista grazie al forcellone monobraccio, e ai tre compatti silenziatori di scarico.

A differenza della forcella, il mono non cambia e rimane quindi il conosciuto, e ultraregolabile Sachs con escursione di 125 mm (identica a quella dell'avantreno).

L'impianto frenante è di gran pregio, doppio disco flottante da 320 mm con pinze radiali Brembo a quattro pistoncini, singolo da 220 mm con pinza a doppio pistoncino posteriore, ma soprattutto un sistema antibloccaggio ABS studiato da Bosch.

Nello specifico si tratta del modello 9 Plus con RLM, Rear wheel Lift up Mitigation, che limita il sollevamento della ruota posteriore.



Elettronica e Motore

L'incremento di potenza fino a 140 cv (103 kW), a 13.100 giri, non è stato raggiunto attraverso l'utilizzo del motore della più potente F3, bensì sviluppando direttamente quello della Brutale 800. I tecnici hanno lavorato sull'aspirazione, montando un air box differente, in più è stato aggiunto un iniettore per cilindro (modifica che ha richiesto un profilo interno del serbatoio differente), con cornetti di lunghezza maggiore, e impianto di scarico rivisto nei profili. Grazie a tali modifiche si è ottenuto un incremento della coppia, che raggiunge il picco massimo di 86 Nm (8,77 kgm) a 10.100 giri (prima erano 81 Nm), ma soprattutto un'erogazione più corposa e lineare a tutti i regimi, grazie anche al sistema d'iniezione – accensione integrato MVICS (Motor

& Vehicle Integrated Control System) entrato, di fatto, nella seconda generazione, come indica la sigla della centralina di controllo motore, Eldor EM2.0. Confermate, come sulla sorella Dragster, le quattro mappature motore, Rain/Normal/Sport/Custom, con quest'ultima che permette di personalizzarsi il comportamento del motore, consentendo l'intervento sulle modalità di funzionamento della risposta del gas, del limitatore, erogazione della potenza e della coppia, oltre al freno motore. Il controllo di trazione rimane, così come rimane la possibilità di regolarlo a piacere su otto livelli di intervento, mentre la dotazione si arricchisce della frizione antisaltellamento. Un'altra importante novità riguarda il cambio a sei marce estraibile, ora dotato di Quickshifter EAS 2.0, che offre oltre alla possibilità di salire di

rapporto senza l'utilizzo della frizione, la funzione di assistenza in scalata con relativa doppietta eseguita in automatico! Insomma si è fatto in modo da rendere adrenalinica, ma al tempo stesso guidabile e sicura, una moto dalle quote ciclistiche decisamente compatte. Il peso dichiarato a secco di soli 168 kg, l'interasse di soli 1.380 mm, contrapposti ai 140 cv del Tre Pistoni, ne fanno comunque un oggetto per mani esperte e dal sangue freddo.

Come va su strada

Esperienza e sangue freddo ne avevamo già messi a profusione quando guidammo la prima Brutale 800, che con il passare dei mesi ha visto smussare gli spigoli caratteristici del bizzoso e potentissimo tre cilindri grazie a un continuo

sviluppo della gestione elettronica. Adesso ci troviamo in sella a una versione evoluta che manco a dirlo, ha ancora più cavalli e coppia, insomma roba da fare preoccupare, dichiarazioni dei tecnici a parte. Però l'approccio con la Brutale 800 RR è meno impegnativo di quanto potessimo presagire, da una parte ci troviamo a guidare con una posizione di guida più comoda ed ergonomica rispetto alla Dragster 800 RR, grazie alla sella che offre la possibilità di muoversi in senso longitudinale, e al manubrio più aperto, dall'altra le modifiche al motore la rendono meno aggressiva di quanto ci aspettassimo, almeno andando a spasso. Qui si potrebbe lamentare la rigidità dell'assetto che fatica non poco a copiare gli asfalti nostrani, troppo spesso in condizioni deprecabili e pericolose, ma non



certo le doti di erogazione del tre cilindri che si distingue per una linearità e una corposità sconosciuta alle versioni meno potenti. Ma l'indole della Brutale 800 RR non è certo quella della passista macina chilometri domenicali, la strada lei la vuole aggredire e bruciare, e fare rizzare i capelli a chi gli sta in sella. E se iniziate a maneggiare il comando del gas senza tanti complimenti, i peli si rizzano eccome. Tralasciamo il comportamento con le mappe più tranquille, quello che colpisce è il comportamento in modalità "Sport", la Brutale 800 RR da una parte mette in mostra doti di leggerezza e agilità che possono sorprendere i meno smaliziati, ma che consentono ritmi di guida da motard nello stretto, senza peraltro compromettere il comportamento sul veloce. L'avantreno si alleggerisce sotto la spinta del motore, ma rimane sempre controllabile, e una volta chiuso o semplicemente parzializzato

il gas, "solca" letteralmente l'asfalto, permettendo di disegnare le traiettorie a piacimento. Occhio però alle buche o alle sconessioni, che possono scomporre facilmente l'assetto, anche del posteriore. Una pezza però ce la mette in primis la grande motricità offerta dalla ciclistica, gommata meno generosamente rispetto alla sorella Dragster, sezione da 180 per il Pirelli Diablo Rosso II posteriore al posto del 200, e se proprio si esagera, è chiamato in causa il controllo di trazione che taglia in modo lineare e poco invasivo. La sezione del pneumatico posteriore più stretta esalta ulteriormente le doti di agilità della Brutale 800 RR, che oltre a essere un fulmine in inserimento, e nei cambi di direzione, si raddrizza in un millisecondo permettendo di spalancare il gas senza riguardi. Le cambiate consentite dal Quickshift di serie sono rapidissime e precise, mentre le scalate, accompagnate dalla







doppietta effettuata in automatico, sono garantiti oltre che efficaci. L'impianto frenante, come rilevato anche sulla Dragster 800 RR con cui condivide la terna di dischi, è esemplare nel funzionamento, tanto potente e modulabile da poter essere usato con un solo dito anche nella guida "brillante", dove emerge anche una buona modulabilità del posteriore. L'ABS lavora bene, ma qualche volta sembra allungare leggermente la frenata, ma forse la colpa è più degli asfalti sconnessi che non sua... Nel complesso la Brutale 800 RR è davvero esaltante come poche altre naked, e ci piacerebbe avvicinarne i limiti magari tra i cordoli di una pista, dove non faticiamo a credere che potrebbe fare la sua sporca figura, mentre su strada si apprezza la doppia personalità del tre cilindri, lineare e sempre pronto a prendere giri, anche da regimi bassissimi, e capace di esplosioni di potenza all'occorrenza. Il tutto racchiuso in un pacchetto dal design molto bello e ricco di particolari curati, con una dotazione tecnica di tutto rispetto. **M**



ABBIGLIAMENTO

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

SCHEDA TECNICA

MV Agusta Brutale 800 RR 13.900 euro

Tempi: 4
Cilindri: 3
Cilindrata: 798 cc
Disposizione cilindri: in linea, trasversale
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 140 cv (103 kW) / 13100 giri
Coppia: 8,77 kgm (86 Nm) / 10100 giri
Marce: 6, cambio meccanico
Freni: DD/D
Misure freni: 320/220 mm
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 168 kg
Lunghezza: 2085 mm
Larghezza: 725 mm
Capacità serbatoio: 16.6 l
Segmento: Naked