

# Ducati MHR 900, il sublime omaggio a “Mike the Bike”



«Piero, ma per quale motivo proprio Ducati? ...Perché è Ducati». Le mille sfaccettature racchiuse in questa risposta all'apparenza banale, ci hanno indotto a riflettere su come la creatività, l'estro e l'ingegno delle persone che stanno alla base di un marchio - divenuto tanto leggendario che il solo evocarlo significa raccontare un'intera epoca motoristica - vengano raramente espressi in maniera così superlativa. Quasi unica. E allora, nella nostra mente, si sono subito materializzate le immagini di quelle donne, e quegli uomini, di natura semplice e animo umile, intenti a lavorare sui bancali dietro a quelle motociclette che un tempo trasudavano olio, pionierismo e visio-narietà... oggi, precisione nanometrica.

Noi, possiamo senz'altro aggiungere che quella dimensione schiettamente umana l'abbiamo trovata anche nell'amico e collezionista Piero («...mi raccoman-

do mettete solo il nome, sennò sembra io sia altezzoso»), a rappresentare, ne siamo convinti, il suo autentico punto di congiunzione con il marchio romagnolo.

► Tra le meraviglie di quel piccolo mondo meccanico da lui gelosamente custodito, abbiamo ripercorso d'un fiato decenni di storia della due ruote italiana per eccellenza e dei produttori che, con la regal casata, hanno incrociato i destini, come Cagiva o Bimota. Ogni singolo pezzo, conservato in perfetto stato originale, ha una sua unicità ma, a risplendere su tutti, è la magnifica MHR 900 di cui vi scriveremo.

**Mike Hailwood Replica (MHR)** ► Il contesto è quello del Tourist Trophy (TT), la folle gara organizzata sull'isola britannica di Man fin dal lontano 1907. Mike Hailwood, celeberrimo pilota inglese 9 volte campione del mondo e con all'attivo 76 vittorie nel massimo campionato motociclistico, mancava sulla scena

agonistica da tempo quasi immemore; da quel 4 agosto 1974 in cui fu vittima di un terribile incidente al Nurburgring durante un appuntamento di Formula 1, categoria alla quale «Mike the Bike» era approdato dopo che, nel 1967, l'Honda non gli rinnovò il contratto. Nel 1978, a 38 anni suonati, con un fisico appesantito e profondamente segnato da quell'evento, decise di prendere il via al TT in sella a una Ducati 900 SS elaborata dalla NCR; una bicilindrica ritenuta inferiore in termini di prestazioni alle concorrenti a quattro cilindri (soprattutto alla Honda di Phil Read), ma superiore in fatto di guidabilità perché generosa nella coppia e con una ciclistica particolarmente stabile. Hailwood, contro ogni pronostico e dimostrando a tutti che cosa potesse il talento puro, dominò la classe TTF1 e si permise il lusso di staccare la concorrenza d'un bel tratto. Siglò perfino il nuovo record della gara, che allora si svolgeva su sei giri dello stupendo circuito stradale da

60,72 km. ► Per Hailwood, quella fu la 13esima, straordinaria, consacrazione al TT, di particolare significato perché avvenuta dopo una pausa interminabile e con così tante variabili che giocavano a suo sfavore. Quell'impresa, si dice, segnò pure il debutto di Ducati nell'olimpo dell'agonismo internazionale. Per sottolineare l'importanza, nel 1979 la casa di Borgo Panigale pensò d'allestire un modello speciale, un'edizione celebrativa, la MHR appunto. Quanto al nostro spericolato pilota inglese, si ripeté l'anno successivo nella classe Senior con una Suzuki 500 GP.

**La MHR 900** ► Venne presentata al Salone di Londra del 1979 e debuttò sul mercato in edizione limitata a 300 pezzi. Era basata sulla 900 Super Sport, alla quale furono apportate modifiche quasi esclusivamente di natura estetica. La più significativa era la carena integrale con livrea tricolore, a rappresentare lo sponsor principale di Hailwood, la Castrol. ► Dal punto di vista meccanico, le affinità con la progenitrice erano quasi totali: oltre alla ciclistica, ne condivideva il bicilindrico a V raffreddato ad aria da 863,9 cm<sup>3</sup> e 72 CV (monoalbero a coppie coniche, con distribuzione desmodromica), l'alimentazione costituita da due carburatori Dell'Orto PHM 40 e il cambio a cinque rapporti. La potenza dichiarata era leggermente superiore alla Super Sport e le veniva accreditata una velocità massima di circa 200 km/h. La 900 Replica s'affidava a strumentazione Nippon Denso; inoltre, si preferirono i cerchi Campagnolo e, successivamente FPS, ai tradizionali Speedline. Uno dei punti deboli era il sistema di messa in moto "kick starter", piuttosto scomodo



La MHR900 in coppia con la sua rivisitazione celebrativa in chiave moderna (costruita da Ducati negli anni 2000), la Mike Hailwood Evolution.

a causa della grossa cilindrata unitaria, poi sostituito con l'avviamento elettrico.

**Le serie successive** ► La seconda cuciolata, anche se è alquanto arduo definire con precisione l'allestimento dei differenti modelli, uscì nel 1981. Disponeva di qualche cavallo in più (80) ma, soprattutto, di una carenatura in due pezzi, con la porzione inferiore asportabile per favorire l'accessibilità manutentiva. Inoltre, aveva le scritte Ducati bianche sui lati, una nuova sella e dei fianchetti laterali rivisitati. Tutte le MHR tra il 1981 e il 1983 avevano ruote in alluminio FPS, forcella Marzocchi, freni e pinze Brembo. ► Con la terza declinazione, invece, s'introdussero importanti modifiche, ma rimase in

vendita soltanto due anni prima di essere sostituita dalla Mille (in totale 1'457 esemplari, tra l'83 e l'84). Nuovi cilindri e pistoni e, soprattutto, l'adozione dell'avviamento elettrico Nippon Denso, della frizione a secco con comando idraulico e di un filtro dell'olio a cartuccia posizionato in mezzo alla V generata dai gruppi termici. L'impianto frenante era composto da tre dischi abbondantemente traforati, gestiti da altrettante pinze Brembo P08, e componentistica quasi esclusivamente "Made in Italy". ► Nel 1984 fu presentata la MHR Mille, il cui propulsore era stato maggiorato a 973 cm<sup>3</sup>, con solo qualche correzione meccanica rispetto alla vecchia "900". In seguito al cambio di gestione (Ducati passò a Cagiva), si decise di puntare tutto sulla 750 F1, facendo uscire di scena la MHR nel 1986 dopo 7'169 esemplari (6'058 "900" e 1'111 "Mille"). Con essa si concluse pure l'epoca dei motori a coppie coniche.

#### LA NOSTRA MOTO

«Sembrerà piuttosto effimero dire che mi sono appassionato a Ducati semplicemente perché è Ducati, ma in realtà questo marchio racchiude buona parte della storia del motociclismo ad alti livelli; supersportive che sono instancabilmente state precursori dei loro tempi, anche con proposte ed espedienti talvolta non azzeccati, ma seguendo una filosofia avanguardistica che ho sempre ritenuto entusiasmante». Esordisce così Piero, in quella piacevole chiacchierata mattiniera che abbiamo condotto dopo la nostra visita alla sua straordinaria collezione privata. Sapevamo bazzicasse l'universo delle auto d'epoca, Alfa Ro-



In splendida mostra accanto alla mucca Marta e al ciünn Luigi.

meo in particolare, ma non che si fosse dedicato con tanto slancio alla moto italiana più sublime. E invece, eccolo lì a svelare ogni singolo, incantevole pezzo scelto con grande puntiglio durante una trentina d'anni d'attività sul mercato: da una Paul Smart (sorella della Mike Hailwood Evolution) ad una 916 SP, da una 888 a una 851 e via dicendo. Tutte originali, mai restaurate, in perfetto stato. «Per la grande gioia di mia madre, preoccupata oltre ogni limite, volli innanzitutto conseguire la patente della due ruote; un interesse che non si è mai davvero sopito. Devo dire che oggi le moto non le guido praticamente più, soprattutto le supersportive che si rivelano piuttosto ardue. Mi piace sedermi in mezzo a loro, con un po' di musica d'altri tempi a risuonare dal mio Jukebox e, solamente, guardarle. Non amo esibirle (partecipare a raduni, eccetera) sono mie e ne sono molto geloso». ► Per questa ragione, Piero non ha mai venduto che qualche sporadico esemplare e ci parla con trasporto della sua MHR 900 (terza serie): «Quando uscì, negli anni Ottanta (questa è una 83), era poco diffusa alle nostre latitudini, come lo era la stessa casa di Borgo Panigale. Poi, lungo qualche passo di montagna, ti capitava che il tedesco di turno ce l'avesse. E allora, tu che non eri altrettanto fortunato, potevi essere certo che egli riusciva puntualmente a infilarti, anche se credevi di essere piegato al massimo in curva... La MHR era talmente perfetta nella ciclistica e aveva una coppia che faceva invidia». Malgrado il peso, da guidare è ancora oggi un modello splendido e incredibilmente maneggevole, sebbene si basi su tecnologia anni Settanta. «Come altri pezzi - prosegue Piero - l'ho



acquisita grazie a un cliente del mio negozio di bottiglie che mi rende visita di tanto in tanto per parlarmi di Ducati (circostanza che a me, puntualmente, fa salire l'euforia a mille). La sua non me l'avrebbe venduta ma, dopo 5 o 6 mesi, mi segnalò che un suo conoscente era disposto a cederla. Gli chiesi se era perfetta, secondo i miei criteri, e lui mi disse di sì. La compri sulla fiducia, senza averla mai neppure vista». ► Ed è così che concludiamo la nostra visita a quel piccolo mondo antico, celato nell'incanto di un giardino quasi troppo perfetto, ma Piero tiene ancora a dirci una cosa: «Ducati, o la ami o la odi. Io l'amo al 90%... Le nipponiche s'accendono sempre al primo colpo, questo è certo, e sono delle macchine d'ineguagliabile efficienza. Ma non è quello che cerco in una moto d'epoca; per quanto mi concerne, deve risplendere d'umana artigianalità e di quell'imperfetto, restante, 10%».

di Elias Bertini

#### SCHEDA TECNICA

Modello: Ducati MHR 900

Anno: 1983

Telaio: tubolare doppia culla aperta

Motore: bicilindrico a V di 90°

Cilindrata: 863,9 cm<sup>3</sup>

Alesaggio x corsa: 86 x 74,4 mm

Potenza: 79,9 CV a 7'750 giri/min (all'albero)

Raffreddamento: ad aria

Distribuzione: desmodromica monoalbero a coppie coniche

Frizione: multidisco in bagno d'olio

Trasmissione: primaria a ingranaggi, secondaria a catena

Cambio: sequenziale a 5 marce (sempre in presa) con comando a pedale

Accensione: elettronica

Avviamento: a pedale

Freni: doppio disco da 280 mm

(anteriore), disco da 280 mm

(posteriore)

Sospensioni: forcella telescopica (anteriore), forcellone oscillante e due ammortizzatori telescopici (posteriore)

Velocità massima: 214 km/h

Massa a vuoto: 205 kg

Ingombri (lunghezza - larghezza - altezza): 2'220 x 700 x 1'280 mm



La MHR 900 con il suo perfetto modellino in scala (altra grande passione di Piero).

