

UN GRANDE CLASSICO

A high-angle photograph of a person riding a motorcycle on a dirt road that winds through a vast vineyard. The vineyard rows are neatly spaced and extend across the hillsides. The rider is wearing a grey and white jacket and a red helmet. The road is unpaved and shows some tire tracks. The overall scene is rural and scenic, with green grass and some trees scattered along the path.

UN TOUR DI GRANDE FASCINO
di Gian Maria Liverani foto di Antonio Cinotti

Vigneti, cipressi, strade bianche e la magia del Chianti. Una ricetta perfetta da vivere in moto.

Si sa come succede: si parla con gli amici, la sera, magari davanti a un bel bicchiere di vino. L'argomento, come spesso succede, sono le due ruote e ognuno racconta le sue sensazioni, le sue esperienze. E' in questo modo che sono venuto a conoscenza di un evento che si chiama "L'eroica in moto": praticamente si tratta della versione motorizzata della famosa gara per bici d'epoca che si tiene ogni anno nel Chianti.

Più di uno fra i miei amici vi aveva partecipato, suscitando non poco la mia curiosità. Erano tutti soddisfatti di questo giro particolare ideato da Andrea Leggieri, organizzatore di eventi motociclistici, tanto che molti erano intenzionati a partecipare a un altro evento sempre messo a punto da Andrea, ovvero "Il Classico".

Potevo forse lasciare i miei amici soli in un'avventura così particolare? Certo che no! Dopo avere parlato con Leggieri, che si è dimostrato persona simpaticissima e

coinvolgente, ho così deciso di seguirli in questa particolare avventura.

Penso così a quale potrebbe essere la moto adatta per lo scopo: la Urban Enduro della famiglia Scrambler mi sembra senz'altro la soluzione ottimale: leggera, con un buon motore, dotata di parafango anteriore alto, parasteli alla forcella, paracoppa motore e griglia faro anteriore. Soluzione adatta allo scopo, in quanto "Il Classico" si svolge per buona parte su strade bianche e non è quindi necessaria una moto da fuoristrada, ma ne è sufficiente una con una buona attitudine allo sterrato.

Contatto quindi l'ufficio stampa di Ducati che, con la consueta gentilezza, mi conferma la disponibilità della moto. Perfetto! Effettuo quindi l'iscrizione all'evento, che si è svolto dal 14 al 16 ottobre, pagando la quota di 125 Euro che comprende il road book, la cena di venerdì e sabato e il ristoro a pranzo durante il tour.

Tutto procede al meglio, quindi, forse



Scrambler Classic



La Classic è caratterizzata, rispetto agli altri modelli della famiglia Scrambler, da particolari come i parafranghi in lamiera, il porta targa tradizionale e i cerchi a raggi in alluminio nelle misure 3,00" x 18" all'anteriore e 5,50" x 17" al posteriore. Il logo dello Scrambler Classic è quello che più si avvicina allo stile del celebre modello anni '70, così come il colore arancio del serbatoio, sul quale, come nella versione originale, è presente una banda nera centrale. La sella di colore marrone con design a rombi è un altro segno di gusto retrò per quella che, fra tutte le proposte della famiglia Scrambler, più ricorda il modello storico.

Tutta la restante dotazione è quella comune alla famiglia, ovvero serbatoio in acciaio, faro anteriore con guidaluce a led e cornice intercambiabile in alluminio, strumentazione LCD con cornice intercambiabile in alluminio, carter copri cinghie in alluminio lavorato a macchina, ruote da 18" all'anteriore e da 17" al posteriore, vano sottosella con presa USB.

Le guance applicate ai lati del serbatoio sono realizzate in alluminio spazzolato e intercambiabili per essere personalizzate e hanno applicati i loghi della moto, differenti a seconda della versione.

Il motore è il classico bicilindrico a L, con distribuzione desmodromica 2 valvole per cilindro e raffreddamento ad aria, di 803 cc che esprime una potenza di 75 Cv a 8250 giri/minuto e una coppia di 6,9 Kgm a 5750 giri/minuto. L'iniezione è elettronica, con un corpo farfallato singolo da 50 mm di diametro con due iniettori sotto farfalla.

Segni particolari dello Scrambler sono il forcellone dal particolare design, l'originale giro degli scarichi, la forma del proiettore, circolare come nel primo Scrambler, e la sua particolare strumentazione che è costituita da un elemento singolo dal design circolare, posizionato sopra il faro, sul lato destro; è digitale con la scala dell'indicatore dei giri motore posizionata nella parte bassa del corpo strumento.

Da un punto di vista dinamico, il largo manubrio e la lunga sella garantiscono una posizione di guida comoda e rilassata, condizione che, abbinata al peso contenuto e al baricentro basso, consentono facilità di guida e confidenza anche per i piloti meno esperti. Ottima la resa degli pneumatici Pirelli MT60 RS di derivazione enduristica e leggermente tassellati, che assicurano tenuta in ogni condizione di utilizzo.

anche troppo! In effetti, ecco la tegola!

Capita che la Enduro che mi era stata destinata venga rubata pochi giorni prima del nostro appuntamento. Bisogna far buon viso a cattivo gioco e ripiegare su una Scrambler Classic, certo meno dotata per partecipare a un evento che si svolge in buona parte in fuoristrada.

Mi conforto pensando che almeno il titolo di questo inusuale test sia già fatto: "Con la Classic al Classico"! Del resto, sempre nell'ottica della consolazione, si

tratta di un'occasione ancora più attinente per dimostrare come le doti dello Scrambler siano universali, anche se è la versione, fra tutte quelle disponibili nella famiglia, più destinata a un uso cittadino.

Dopo il ritiro della moto, la mia avventura in sella inizia il venerdì pomeriggio, quando parto dalla Romagna dove risiedo in direzione Radda in Chianti: un percorso abbastanza lungo, soprattutto perché mi sono ben guardato da viaggiare in autostrada, scegliendo le più belle strade

che scavalcano l'Appennino; anzi, per rendere il tutto ancora più avvincente, ho pensato bene di perdermi nell'aretino, facendo così un bel po' di chilometri in più di quelli preventivati.

Inoltre, per non farmi mancare niente, le ultime due ore di viaggio le ho trascorse sotto un autentico diluvio: una vera odissea, che comunque è servita a evidenziare come la Scrambler sia semplicemente perfetta sulle strade di montagna, in quanto consente una guida veramente



Pronti, via! Qui Liverani è in compagnia di Andrea Leggieri, infaticabile organizzatore di eventi motociclistici sempre ben organizzati. Ad esempio, in questa occasione, al venerdì mattina era disponibile un corso di fuoristrada organizzato dagli esperti del GSSS: un modo ottimale per mettere anche i più inesperti in confidenza con il tracciato toscano. Il nostro Gian Maria non ha partecipato, essendo appena reduce dal DRE Enduro di Ducati (vedi lo scorso numero di *Mondo Ducati*). In effetti, se la ride prima della partenza, non sembra preoccupato. Probabilmente, dopo le ore passate sotto il diluvio, pensa che il peggio sia passato. Non ha tutti i torti, lo Scrambler Classic non lo tradirà nella sua avventura sulle strade bianche del Chianti.

piacevole grazie al suo baricentro basso, con un'agilità nei cambi di direzione che sorprende per la tipologia di moto; ma la cosa che mi ha più colpito è stata la sua comodità, con una sella molto confortevole, anche se in effetti un po' troppo ingombrante da un punto di vista estetico.

I freni sono modulabili, in linea con le prestazioni della moto, facili da usare perché non certo aggressivi e performanti, ma consentono comunque di frenare in sicurezza in tutte le situazioni, non andando mai in difficoltà quando si spinge un po' di più, neppure nelle lunghe discese dopo i passi appenninici percorsi nel tragitto di andata.

Invece, la coppia per l'uso in strada è un po' scarsa, in quanto da un 800 cc ti aspetteresti qualcosa di più: in effetti, hanno dato troppa velocità a questa moto, ricordiamo che arriva ai 190

Km/h, cosa che ha poco senso perché non si può certo andare a una velocità del genere con un'impostazione simile: avrebbero forse potuto farla andare un po' più piano, privilegiando invece l'accelerazione.

Comunque sia, la scramblerina assicura sempre una guida assolutamente piacevole in una situazione di curve e controcurve!

Finalmente giunto a Radda in Chianti, faccio appena in tempo a partecipare alla cena, a cui fa seguito un breve briefing in cui viene illustrato il giro (compreso lo spirito con il quale viene organizzato) e consegnato il road book, mentre la mattina successiva, dalle 8 alle 9, si parte dotati di un cartellino da timbrare nei vari posti tappa.

"Il Classico" consiste in un giro di circa 200 Km fra strada e fuoristrada che si svolge in un'unica giornata, quindi abbastanza



impegnativo: circa il 60% del percorso è su asfalto, mentre il restante è su strade bianche: è quindi possibile, come del resto dimostrato con questo test, partecipare con quasi qualsiasi tipo di moto, purché abbia il manubrio alto, ovviamente!

A un certo punto, l'evento prevede lo svolgimento di una sorta di prova speciale da compiersi su un terreno più difficile, con fango e rocce: seguendo il consiglio della guida, evito di partecipare, visto che il terreno era talmente bagnato da essere fattibile solo per chi fosse in sella a una moto da enduro.

Dopo un piacevole ristoro all'ora di pranzo, il nostro percorso giunge a destinazione verso le 5 del pomeriggio: sono in perfetto orario, rispettando la tabella di marcia! Del resto, non si tratta certo di una gara, ma di un giro rilassato, una

vera scampagnata a bassa velocità.

Che dire? Posti bellissimi, nel cuore del Chianti, viabilità perfetta, con le strade bianche forse più curate di quelle asfaltate! Alla fine della giornata ho percorso più di 200 Km e sono stato più di sei ore in sella: mica male!

Molto del merito va comunque alla Scrambler, anche se quando l'ho portata nel parco chiuso, la Classic sembrava a tutti gli effetti il tipico pesce fuor d'acqua, la meno adatta allo scopo! Alla fine, invece, si è rivelata una moto molto eclettica, che dà la possibilità di andare un po' dappertutto: è forse questo il suo pregio migliore.

In effetti, è leggera, con un motore che ha una coppia che su sterrato, dove c'è un fondo instabile, anche ghiaioso, ha sempre la forza per portarti fuori in

modo lineare, ovviamente rimanendo sempre nell'ambito del fuoristrada leggero; poi, avendo il manubrio alto, la moto si lascia guidare con facilità stando in piedi, anche se il serbatoio rimane un po' troppo basso e le ginocchia non riescono a stringerlo. Comunque sia, mi rendo conto che in certi tratti sono forse andato anche più forte del dovuto, ma solo perché la moto mi dava sicurezza.

A livello di sospensioni, se nell'uso in strada la moto è molto confortevole e sufficientemente rigida, in fuoristrada la forcella va subito a pacco in quanto ha pochissima corsa, mentre dietro diventa troppo dura e quindi fa saltellare un po' troppo la ruota. Beh, d'altronde stiamo parlando di una moto pensata per essere utilizzata su asfalto, non certo in una simile situazione!

Al di là delle esigenze scenografiche, la Scrambler si è dimostrata, anche su sterrato, ben equilibrata, tutt'altro che facile da far derapare; del resto, con una moto con il manubrio così alto viene spontaneo provare qualche tratto di strada bianca, situazione dove le gomme Pirelli si disimpegnano perfettamente.

Per concludere, come detto, possiamo dire come la Scrambler abbia il suo punto di forza nella versatilità, è una moto con mille anime: del resto, se la fanno in così tante versioni ci sarà un motivo!

Si presta a fare qualsiasi cosa, dal percorso cittadino con sosta al bar, al turismo di medio raggio, al giro domenicale sul passo, anche al leggero fuoristrada, come abbiamo visto.

Dopo la bella cena del sabato e il meritato riposo, domenica riparto verso casa: questa volta però opto per l'autostrada, almeno da Firenze a Barberino, visto che sono abbastanza provato da un weekend così impegnativo.

Fra tutte le situazioni affrontate, questa

si rivelerà la meno felice, in quanto è praticamente impossibile procedere per lunghi tratti sopra i 120 Km/h: la resistenza dell'aria alla posizione praticamente eretta del busto rende infatti complicata la guida.

Comunque sia, alla fine di tutto, fra trasferta e tour, ho fatto circa 800 Km in tante diverse situazioni, fatto che mi ha permesso di testare a fondo la Scrambler e promuoverla a pieni voti: il suo punto di forza è senz'altro la leggerezza, dato che l'ha resa idonea ai tratti sterrati, anche se la perfezione la raggiunge nel suo ambiente naturale, le strade di montagna con tante curve, dove si disimpegna in maniera perfetta.

Uguale disinvoltura la dimostra anche nelle strade che portano al bar a prendere l'aperitivo: è una moto che ha fascino. Personalmente mi piace in modo particolare questa versione, la Classic, con le ruote a raggi e i parafanghi in alluminio, la capiente e ben rifinita sella marrone.

Rimane comunque il gusto di un fine settimana che mi ha riempito gli occhi con i meravigliosi paesaggi del Chianti, del piacere di trascorrere momenti di goduria motociclistica in ottima compagnia, di un contesto ottimamente organizzato da persone appassionate.

Penso già al prossimo anno: magari qualche lettore ha una Cagiva Elephant da prestarmi?