

# POLVERE DI GLORIA



LA SCRAMBLER DESERT SLED NEL SUO AMBIENTE NATURALE  
di Gian Maria Liverani, foto di Claudio Godenzi Agenzia Fotopower e Ducati

Parafango alto e griglia di protezione del faro:  
alla Desert Sled non manca niente!  
E' pronta a partecipare a "Polvere & Gloria"!

**D**opo aver partecipato al "Classico" in sella a una volitiva, ma sostanzialmente inadatta Scrambler Classic, potevo forse rinunciare all'appuntamento primaverile con "Polvere & Gloria" con la molto più idonea Desert Sled?

Ecco quindi spiegato il motivo per cui ho accettato l'invito di Andrea Leggieri, organizzatore di entrambi questi due bellissimi eventi: il fatto che tutto si svolga nella bellissima ambientazione delle colline toscane e che dia la possibilità di guidare su strade bianche e sentieri immersi nelle vigne del Chianti, per me è assolutamente secondario!

Scherzi a parte, se ricordate l'articolo apparso su *Mondo Ducati* numero 87, avrete bene a mente come la Classic si rivelò una compagnia affidabile, ma tutto sommato a disagio in situazioni che potevano diventare fuoristradistiche: del

resto, non c'è niente da meravigliarsi, la Classic è pensata e proposta per essere utilizzata in città, nelle gite fuori porta, insomma, ovunque vi sia una bella striscia di asfalto.

La Desert Sled, invece, è caratterizzata proprio da una chiara impostazione off road, come dimostrano i tantissimi particolari tipici del settore di cui è dotata: del resto, non possiamo neanche dire che questa proposta sia un semplice adattamento, una delle tante sorelle della sempre più numerosa famiglia Scrambler.

La Desert è infatti una moto sostanzialmente diversa, come dimostrano telaio e sospensioni modificate, oppure la ruota anteriore da 19": inoltre, è caratterizzata da una nuova posizione di guida, grazie a una seduta più alta, sospensioni con escursione maggiorata (ora di 200 mm) e pedane di ispirazione fuoristradista.

Ma andiamo con ordine e procediamo al racconto di questa giornata un po' par-





2017 DUCATI MULTISTRADA 1200

5 YEARS warranty

CONSEGNA IN TUTTA ITALIA IN 24/48 ORE. SE SEI UN PRONTO LA SPEDIZIONE È GRATUITA, OLTRE I 100 EURO.

MADE WITH PASSION IN ITALY

CHE CAPOLAVORO!

Località Palu' (+39) 0461 38055 Grigno (TN) 780184

info@evotech-rc.it www.evotech-rc.it



A eventi del genere non può certo mancare un classico come la Cagiva Elefant, spinta dal bicilindrico Ducati, qui nella prestigiosa versione Lucky Explorer. Nella foto piccola, Andrea Leggieri, in curiosa mise d'epoca, con una concorrente alla partenza da Gaiole in Chianti.

icolare che vivremo insieme, in sella alla Desert Sled: arrivo a Gaiole in Chianti verso le 8.15, felice di essere in anticipo sui tempi (la partenza era prevista per le 8.30), ma con mio sommo stupore trovo già tutti schierati in piazza, pronti per la partenza: a quanto pare non ero il solo a non aspettare altro che di vivere questa avventura!

Lo spettacolo è incredibile, ci sono circa 500 moto,

modelli di tutti i tipi, più o meno recenti: ovviamente non mancano le Cagiva Elefant e qualche Multistrada, tanto per rimanere nel tema che a noi sta più caro.

Il giro è di quasi 250 chilometri, diverso da quello del "Classico", in cui c'era una buona parte di asfalto e il resto in fuoristrada; in questa occasione, invece, l'85% del giro è su strade bianche, molto particolare.

La location è fantastica, con bellissimi panorami, tanto che viene voglia di fermarsi, guardare e fotografare questi posti bellissimi. In effetti, il giro è pensato più per godere di queste meraviglie che per andare forte in moto o dimostrare chissà che cosa.

Si tratta di iniziative ben organizzate e divertenti: ti danno un pettorale, ma non è certo una gara, devi semplicemente passare in dei punti

prestabiliti per timbrare il passaggio, ma quando vuoi, senza limitazioni o tempi imposti.

Forse è questo il segreto di questa formula, a cui tutti possono partecipare: bisogna comunque dare grande merito all'organizzatore, ovvero ad Andrea Leggieri, che è un vero trascinatore; sempre presente e sorridente, è un personaggio carismatico, tanto che molti partecipanti





Ecco l'autore dell'articolo, con tanto di pettorale, pronto a prendere il via con la Desert Sled, che si è dimostrata più che all'altezza sulle strade bianche che caratterizzano il percorso di "Polvere&Gloria". Una compagna affidabile e sincera anche nei trasferimenti su asfalto, nei quali ha evidenziato un ottimale comportamento dinamico.

lo cercano per farsi la foto prima della partenza.

Del resto, quello che lui propone è un bel modo per stare insieme, magari accampandosi con la tenda piuttosto che andare in hotel, per "stare sporchi" dal venerdì alla domenica, stancarsi con la cosa che piace di più: andare in moto in posti bellissimi.

E' una bella formula, per dimenticare la vita di tutti i giorni, per fare qualcosa di nettamente diverso.

Per noi è anche, come detto, un'ottima occasione per fare questa piccola com-

parativa fra la Classic e la Desert Sled: la differenza fra le due moto la si nota nettamente, basta salire in sella, visto che quest'ultima è più alta, tanto che potrebbe mettere in difficoltà chi è alto meno di 170 cm.

Il motore, invece, è lo stesso, ma ci è apparso più lineare, nel senso che l'accelerazione è ancora più delicata rispetto all'altra, un aspetto molto apprezzato nel fuoristrada, perché in pratica la moto non strappa mai, tanto che per farla derapare, anche su una strada bianca, deve essere il pilota a "forzare la mano", altri-

menti lei ha una bella trazione che tende a spingerla in avanti piuttosto che di traverso. Si vede, insomma, che la moto è stata testata su questa tipologia di fondo stradale per potere essere utilizzata in sicurezza anche in tali frangenti.

L'escursione delle sospensioni è decisamente più ampia rispetto al modello Classic, anche se, visto che la moto viene comunque utilizzata su strada, sono molto rigide per l'impiego off road e quindi le buche si accusano in maniera abbastanza evidente; ne consegue, che bisogna assolutamente guidare in piedi,

## Multistrada 1200 Enduro Pro

Probabilmente leggendo l'articolo di Liverani sulla Desert Sled avete scoperto la vostra anima off road e pensate che lo Scrambler non sia sufficiente per vostre esigenze e avventure?

Ecco allora pronta per voi la nuova Multistrada 1200 Enduro Pro, che alza ulteriormente l'asticella rispetto alla versione base in termini di disponibilità nell'affrontare le strade e i sentieri meno battuti. La moto si distingue per il colore Sand, che ha anche la particolarità di essere ruvido al tatto, e per gli adesivi con logo "Enduro" posizionati su entrambi i lati.

E' nuova anche la sella, in tonalità bicolore, così come sono inediti il telaio posteriore, le cover dei coperchi frizione e alternatore di colore nero.

La Pro è equipaggiata di serie con i Pirelli Scorpion Rally, nelle misure 120/70 R19 anteriore e 170/60 R17 posteriore, pneumatici idonei sia per l'uso in fuoristrada che su asfalto. Per rafforzare la sua immagine di moto globetrotter e avventurosa, la Pro è anche dotata di bull bar su cui sono posizionate luci a led supplementari, di plexiglass basso, ideale per la guida in piedi in fuoristrada, e dello scarico omologato Termignoni.

Sul fronte tecnico, poche differenze: il telaio è lo stesso della Multistrada 1200 Enduro, così come il motore Testastretta DVT da 152 cavalli, con la consueta elettronica che si avvantaggia dei quattro Riding Mode (Enduro, Touring, Sport e Urban) che rendono queste moto estremamente polivalenti.

Ugualmente ricco, come da tradizione, il panorama dei vari ausili elettronici alla guida come l'ABS Cornering, il Cornering Lights, il controllo di trazione, il sistema anti impennata, le sospensioni semi-attive e il sistema di assistenza per la partenza in salita.

La Multistrada 1200 Enduro Pro viene proposta di serie con il controllo elettronico della velocità e il modulo Bluetooth che consente di connettere la moto con lo smartphone e di gestirne le funzionalità multimediali più importanti attraverso i pulsanti al manubrio e visualizzandone le informazioni sul cruscotto. La Multistrada 1200 Enduro Pro viene proposta al prezzo di 22.990 Euro Franco Concessionario.



altrimenti ogni colpo viene trasferito immediatamente alla schiena!

La moto frena molto bene, dà sensazione di estrema sicurezza, ma ci sono due cose che non mi sono piaciute: la prima è l'ammortizzatore posteriore che è posizionato in modo tale che, nella guida in piedi, l'attacco alto dello stesso batte nella gamba del pilota; l'altra, sempre riferita alla guida in piedi, è che lo scarico laterale tocca sul tacco dello

stivale, tanto che quando si deve fare qualche movimento per dare trazione, agendo appunto sulle pedane, questo interferisce.

Perfetta invece la posizione del manubrio, che permette di fare forza o controsterzare, anche se l'angolo di sterzo non è così ampio come richiederebbe lo stile di guida in fuoristrada.

Al di là di questi piccoli inconvenienti veniali, siamo comunque davanti a una

moto divertente, concepita con cognizione di causa; è evidente come sia stata progettata e realizzata per essere utilizzata anche fuoristrada; ovviamente, non è adatta a fare motocross, è troppo pesante, però per andare a passeggio, per fare percorsi come questo di "Polvere & Gloria" è perfetta.

Con questa moto rispetto alle tipiche moto enduro stradali, tipo la Transalp o GS, si va molto più forte in un contesto



**PER SAPERE TUTTO DI ME**

**TAG @mi**

FOR EMERGENCY

**IN CASO DI EMERGENZA** numeri di emergenza, dati medico sanitari, documenti della moto e posizione gps sempre con sé e visibili dai soccorritori - NO APP - NO BATTERY - 100% WATERPROOF

Adesivi da casco e braccialetti dotati di microchip NFC, avvicinando un cellulare si visualizza una schermata con foto, dati medici, documenti, numeri da chiamare In Caso di Emergenza e posizione GPS. Prezzo 15 euro

PERSONAL EMERGENCY STICKERS TAG @mi

info@tag-ami.com  
facebook.com/tagaminfc



100% MADE IN MONZA

**SCRAMBLER DUCATI**

Collegamento Plug 'n' Play, già programmato e pronto all'uso display in 4 colori, bianco, rosso, verde e blu contenitore in alluminio oppure abs Disponibile presso le concessionarie e i migliori negozi.

**www.gpt.it www.gearindicator.eu**

GPT Engineering sas Via Cadore 19 - 20831 Seregno (Monza/Brianza) tel 0362231023-info@gpt.it



La linea della Sled è molto piacevole, veramente una bella moto! In basso, le pedane sono di ispirazione fuoristradistica, mentre quelle del passeggero, separate da quelle del pilota, possono essere rimosse; l'ammortizzatore posteriore è un Kayaba regolabile nel precarico molla e in estensione ed è dotato di serbatoio gas separato.

di strade bianche, in quanto è più semplice da guidare: è molto meno ingombrante, permette molta più mobilità in sella, è più maneggevole.

Altra nota piacevole della Sled, è lo standard qualitativo della moto e dei suoi componenti, che mi è parso superiore rispetto alla Classic, tant'è che la Desert ha suscitato molto interesse fra i presenti dell'evento in questione: non sono stati pochi gli appassionati che hanno chiesto informazioni e pareri sulla moto, anche se il punto debole di questi "colloqui" è sempre arrivato al momento della domanda fatale: "Ma quanto costa?".

In effetti, 11.100 Euro non sono pochi, soprattutto per i prezzi

a cui sono proposte moto con caratteristiche simili, anche se questa, in effetti, è una Ducati.

Una volta portato a termine il giro stabilito, è purtroppo tempo di tornare a casa: nel lungo percorso stradale di trasferimento, svolto sia all'andata che al ritorno su asfalto, ho avuto modo di apprezzare le sue caratteristiche dinamiche: la Sled consente angoli di piega veramente importanti, è precisa, ottima nell'inserimento in curva e nel tenere la corda. Si tratta quindi di una proposta polivalente, buona per la città, la guida in strada e, appunto, per il giro domenicale fra sentieri e strade bianche.

Il mio giudizio finale? E' una moto che ci voleva.