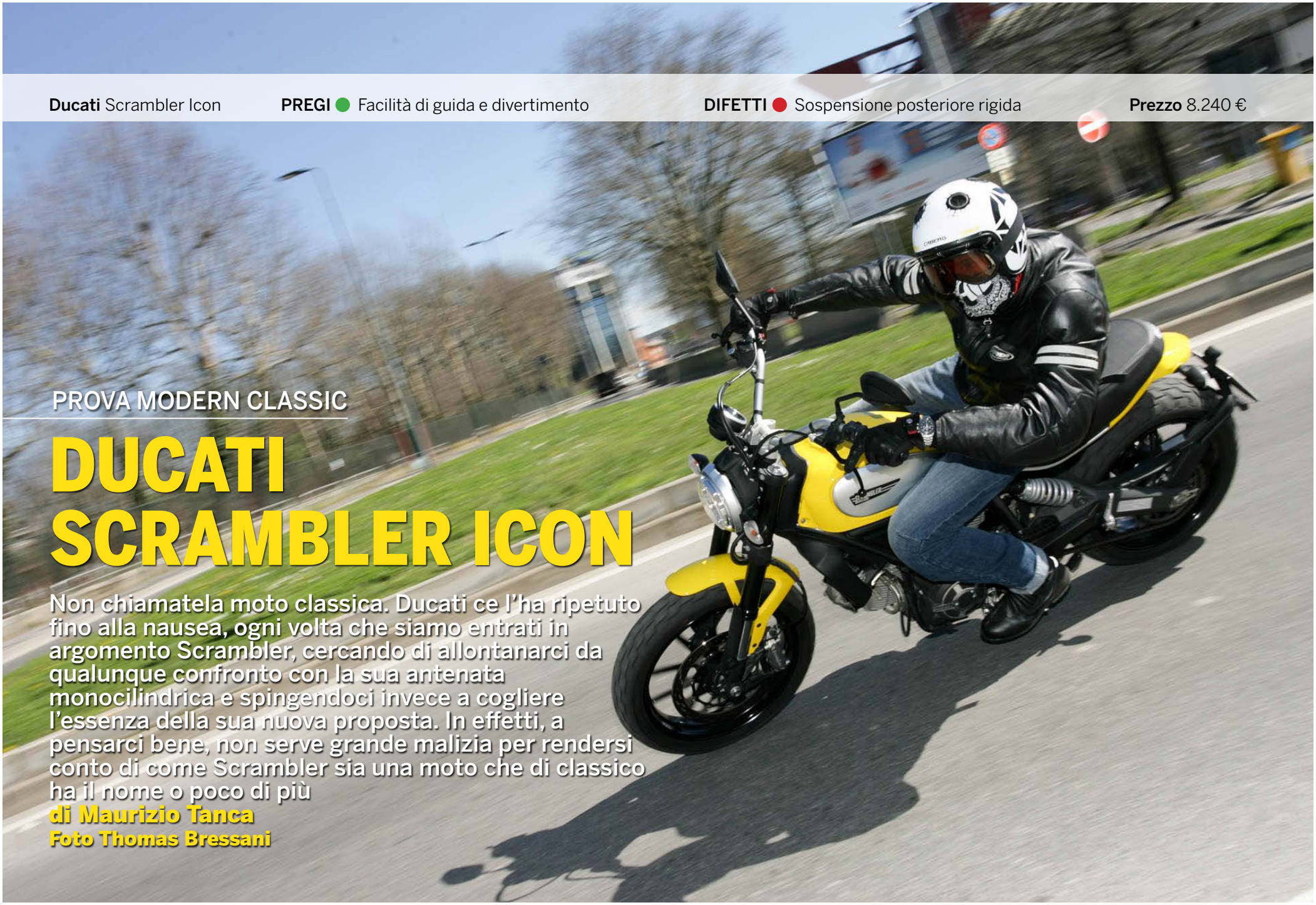
Ducati Scrambler Icon **PREGI** ● Facilità di guida e divertimento **DIFETTI** ● Sospensione posteriore rigida **Prezzo** 8.240 €



PROVA MODERN CLASSIC

DUCATI SCRAMBLER ICON

Non chiamatela moto classica. Ducati ce l'ha ripetuto fino alla nausea, ogni volta che siamo entrati in argomento Scrambler, cercando di allontanarci da qualunque confronto con la sua antenata monocilindrica e spingendoci invece a cogliere l'essenza della sua nuova proposta. In effetti, a pensarci bene, non serve grande malizia per rendersi conto di come Scrambler sia una moto che di classico ha il nome o poco di più

di Maurizio Tanca
Foto Thomas Bressani

Moderna nella sostanza e nella guida, Scrambler è il corrispettivo a due ruote di Cinquecento, New Beetle o Mini – una reinterpretazione contemporanea di un classico del design che vuole unire dinamica attuale a linee di periodi evocativi per l'immaginario collettivo. Compreso quello delle generazioni che quei periodi non li ha vissuti nemmeno in fasce, ma che sanno benissimo cosa farsene di dettagli come la presa USB sotto al serbatoio finalizzata a ricaricare smartphone e simili. Bene, siamo qui per anticiparvi che il trucco è riuscito. Scrambler - termine che Ducati ha praticamente "brandizzato" regalandogli preminenza sul serbatoio - è una moto che si guida benissimo e che attira l'attenzione ovunque vada, esattamente come è successo per le tre auto già citate prima che... invadessero le strade di tutti i giorni. Scrambler è un prodotto giovane (ma non solo per i giovani) che potrebbe davvero contribuire a riavvicinare al motociclismo una generazione sempre più lontana dalle proposte che affollano il mercato: sofisticate, ma con poca anima e ben poco cool nell'immaginario di chi non vive del fascino della velocità e delle prestazioni. E gli ordini – si parla di numeri che inciderebbero per oltre il 20% sulla produzione attuale Ducati – sembrerebbero confermare che a Bologna l'abbiano azzeccata un'altra volta, poco più di vent'anni dopo quel Monster diventato e rimasto un'icona trasversale per più di un decennio. Val la pena ricordare, oltretutto, che da Borgo Panigale di Scrambler ne escono quattro versioni differenti in dettagli estetici: la Icon che abbiamo provato è il modello d'accesso, e costa 8.240 euro franco concessionario, ed è disponibile color '62 Yellow o Rosso Ducati. Le altre tre costano tutte 9.640 euro, e sono la Classic (con ruote a raggi, parafanghi alluminio e sella marrone), la "derapatrice" Full Throttle, ispirata al Flat Track, e la Urban Enduro, verde militare, con ruote a raggi e parafango anteriore rialzato.

Diversa nella sostanza

Che il paragone fra nuova e vecchia Scrambler sia impossibile lo si comprende non appena si spostano gli occhi lontano dal serbatoio, le cui sagoma e colorazioni rappresentano gli unici veri punti di contatto fra l'attuale bicilindrica e la versatile mono voluta espressamente da Michael Berliner (l'importatore Ducati statunitense cui si deve anche la mai nata Apollo quadri cilindrica a V), che spopolò negli anni 60. Tutto il resto è diverso, dicevamo, a partire dal propulsore. Il bicilindrico a V di 90°, ultimo rappresentante della genìa Desmodue rimasto nella gamma Ducati, deriva da quello impiegato sulla Monster 796, pur se modificato in diversi dettagli. Fermi restando alesaggio e corsa (88 x 66 mm) nonché diverse componenti interne a partire da pistoni e albero motore, il V2 bolognese ha guadagnato esteticamente carter e coperchi copricinghia della distribuzione in alluminio neri con eleganti lavorazioni a macchina, ma anche assi a camme meno spinti grazie a quell'incrocio valvole a 11° che sta diventando una sorta di elemento distintivo delle Ducati meno estreme. Tutti nuovi anche lo scarico 2-in-1 con paracalore in alluminio e l'impianto di iniezione, che sacrifica prestazioni in favore della compattezza scegliendo un singolo corpo farfallato da 50 mm. Il tutto per una potenza massima di 75 cv a 8.250 giri, e una coppia di 68 Nm a 5.750, valori che per scelta non fanno gridare al miracolo, favorendo invece un'erogazione impeccabile per linearità e sfruttabilità. La trasmissione conta su un cambio a sei rapporti (piuttosto corti), mantenendo la frizione multidisco in bagno d'olio APTC, ovvero servoassistita e

con funzione antisaltellamento, che debuttò con la Monster S2R 800. La ciclistica verte, manco a dirlo, su un robusto telaio portante a traliccio in tubi tondi d'acciaio, con il cannotto di sterzo inclinato di 24° e avancorsa di 112 mm; a favorire ulteriormente la maneggevolezza nel traffico, poi abbiamo angoli di sterzata di 35° a sinistra come a destra. Le sospensioni sono Kayaba, entrambe con 150 mm escursione: ovvero una forcella rovesciata con steli da 41mm e un monoammortizzatore, vincolato al bel forcellone bibraccio in alluminio senza l'interposizione di leveraggi progressivi; unica regolazione concessa, quella del precarico sul mono. Gli pneumatici sono i sempreverdi Pirelli MT60RS, realizzati specificamente per la Scrambler ed in misure – 110/80 R18 e 180/55 R17 – decisamente surdimensionate, calzati da cerchi in lega leggera a 10 razze con canale da 3,00 davanti e 5,50 dietro. L'impianto frenante è anch'esso "abbondante", con un disco anteriore da 330 mm prelevato pari pari dalla Panigale (ovviamente senza la pinza monoblocco, ma comunque con una radiale a 4 pistoncini), e un'unità da 245 al posteriore, abbinata ad una pinza flottante a pistoncino singolo. Il tutto controllato da ABS, naturalmente escludibile per l'eventuale uso in fuoristrada. Da segnalare i 790 mm di altezza dal suolo del piano sella standard, ma esiste anche la sella opzionale più bassa di 20 mm. Il peso dichiarato in ordine di marcia (ovvero col serbatoio pieno al 90%, cioè con circa 12,5 litri su 13,5 dichiarati) è di 186 kg: il peso da noi rilevato è risultato invece di 191 kg col serbatoio pieno.

Allora, come va?

Basta percorrere i primi metri perché la sensazione di essere al cospetto di una moto nata per divertire si confermi oltre ogni possibilità di smentita. La Scrambler si rivela giocosa, divertente e poco impegnativa. Basta prendere una minima confidenza perché si formi rapidamente una forte complicità fra moto e pilota, che istiga a... comportarsi da birichini ad ogni occasione. Merito in gran parte del già citato motore non certo strapotente, ma con un'erogazione da riferimento, che non mette mai in crisi ma sa divertire tanto, perché a richiesta del pilota corrisponde sempre la risposta che ci si aspetta, una volta abituatisi all'acceleratore all'acceleratore rapido, però. Ecco, questo è un punto su cui discutere: il primo approccio con la Scrambler rivela infatti la gran prontezza con cui risponde all'acceleratore. Non si parla di vero e proprio "cut off", ma di semplice sensibilità, tant'è che dopo qualche ora il problema sembra scomparire, e si parte normalmente senza pensarci sopra. Sempre che l'asfalto sia in ordine, però, e stando lontani dal pavé, altrimenti diventa davvero noioso gestire quella manopola dalla risposta millimetrica, a maggior ragione con il passeggero a bordo. Ergo, ci piacerebbe provare un acceleratore con una corsa un po' più lunga, convinti di migliorare la situazione. I freni riescono ad essere allo stesso tempo potenti e poco impegnativi, e in generale la Scrambler convince fin da subito per un grande equilibrio generale nella guida. Non vi toglierà mai il fiato, ma vi farà sorridere – quando non ridere – molto, molto spesso ed in contesti molto diversi fra loro. Scrambler è una moto versatile – per quanto si possa considerare tale una moto non troppo potente e priva di qualsivoglia riparo aerodinamico, naturalmente – a suo agio in città così come nelle trasferte a breve raggio, e anche in autostrada si rivela non troppo scomoda, a meno di non pretendere medie sui trasferimenti del tutto fuori portata per moto che non appartengano ai segmenti delle GT o delle

supersportive. Ma è nell'uso diportistico – in quel concetto di Land of Joy così ben azzeccato dai copywriter di Borgo Panigale – che Scrambler sfodera le sue carte migliori. Al netto, come avevamo già detto all'epoca della presentazione in California, di un rumore di scarico davvero deludente e che contrasta in maniera davvero troppo marcata con l'indole di una moto che ha l'anima di un cucciolo. Di una moto che non vede l'ora di giocare, insomma, ad ogni minima provocazione. In città guizza nel traffico grazie a elementi come la sella a portata di tutti, al baricentro rasoterra, al manubrio largo, al motore pronto ma mai impegnativo, senza trascurare un peso piuttosto contenuto, che sembra diminuire ulteriormente in movimento. I comandi sono tutti ben accessibili e di una qualità al tatto superiore rispetto a quello che il prezzo lascerebbe immaginare. E a maggior ragione sono da apprezzare altri particolari importanti, a partire dal serbatoio in acciaio con guance intercambiabili in alluminio, come lo sono le cornici dello strumento centrale e del faro anteriore, che tra l'altro ha la lente in vetro (cosa non più così comune). Ma anche l'antifurto immobilizer, e lo stesso strumento digitale multifunzionale, grosso e tondo, che campeggia sulla destra del faro stesso, e contornato di varie spie tradizionali inserite attorno al quadrante, compresa quella della riserva (4 litri). Completamente digitale, e con retroilluminazione regolabile, ha funzione naturalmente di contagiri a barrette (non molto pratico da leggere, ma affiancato anche dal supporto numerico selezionabile), tachimetro, contachilometri totale, doppio parziale e residuo in riserva, termometro ambientale, orologio, temperatura motore elevata, informazione "Service" (con conteggio a ritroso dei chilometri rimanenti per

raggiungere la soglia di un tagliando), selezionabile da un piccolo joystick sul manubrio, a sinistra, che consente di gestire queste e molte altre funzioni disponibili, non ultime il disinserimento (e viceversa) dell'ABS, e pure la regolazione del rientro automatico delle frecce. La numerosissime funzioni di questo strumento, comunque, sono dettagliatamente descritte nel libretto di istruzioni, disponibile anche online. Certo, la frizione non è un burro, anche se il dispositivo APTC ne aiuta molto bene il lavoro, ma non bisogna dimenticarsi – le dimensioni contenutissime fanno di tutto per farcelo scordare – che siamo comunque al cospetto di un bicilindrico da 800 cc. E chi ha conosciuto le Ducati di una volta sorriderà di sicuro all'idea che questa possa essere una frizione dura. Se un limite c'è nell'ambiente urbano, questo viene da una taratura molto rigida della sospensione posteriore. Sul pavé preparatevi a preoccuparvi per le vostre otturazioni, per intenderci, ma prima di maledire i collaudatori Ducati portate la Scrambler su un bel misto stretto e capirete tutto. L'assetto molto rigido è una scelta precisa, del tutto in linea con la giocosità di Scrambler: quando è il momento di darci dentro, la piccola... scrambler (con l'iniziale minuscola) di Ducati si rivela molto più efficace del previsto. Ci manca un confronto diretto, ma ci sbilanciamo: in assenza di allunghi rilevanti, anche una Monster 821 o 1200 faticherebbe non poco a scrollarsi di dosso una Scrambler ben guidata. E in cima al classico passo, il pilota di quest'ultima avrebbe un bel sorriso stampato in faccia mentre osserva gli amici che mascherano il fiatone e si asciugano il sudore da sotto al casco.

Le prestazioni rilevate

Le curve di erogazione del bicilindrico Ducati da 803 cc raffreddato ad aria sono praticamente da manuale, come peraltro ben evidenziato dalle curve di potenza e coppia da noi ricavate al banco prova. Curve pulite e lineari, a testimonianza di un'erogazione davvero gradevole e fruibilissima per chiunque. Da notare che da 4.600 a 8.000 giri - oltre i quali insistere col gas serve solo a far intervenire il limitatore - la curva di coppia rimane costantemente oltre i 6,5 kgm di coppia, ma anche che già poco oltre i 2.000 giri il motore ne fornisce già poco meno di 6. Al banco prova, il Desmodue ad aria ha mostrato la potenza massima di 75,3 cv (55,36 kW) rilevati all'albero a 8.370 giri, con una coppia massima di 7,0 kgm (68,6 Nm) a 5.700 giri. Valori che, riportati alla ruota, diventano rispettivamente 68,9 cv e 6,4 kgm. Cavalleria magari non esagerata, per molti appassionati smanettoni, ma comunque in grado di spingere la Scrambler a 185 orari effettivi circa 8.500 giri, col tachimetro indicante quota 197 (per viaggiare esattamente a 50 e 90 km/h effettivi, invece, il tachimetro dovrà indicarne rispettivamente 54 e 96). Riguardo ai consumi, nell'utilizzo cittadino ci siamo attestati mediamente sui 18 km/l, mentre sul nostro percorso extraurbano abituale la Scrambler ha consumato circa 20 km/l. Viaggiando a 130 km/h effettivi (a circa 6.000 giri) invece, la Ducati percorre mediamente 17,8 km/l.

Per chi è Scrambler?

Per parecchia più gente di quanto non pensino molti appassionati, che sulla base dell'impatto estetico e dei freddi numeri delle schede

DUCATI

tecniche hanno immediatamente relegato la nuova proposta Ducati al ruolo di "moto da bar" e nulla più. E' adatta a chi cerca la commuter cittadina, ed è disposto a sacrificare la praticità di uno scooter (compresa la protezione dagli elementi atmosferici) sull'altare dello stile ma anche del divertimento. Ed è anche adatta a chi sente l'allure Ducati ma non si sente all'altezza delle "normali" bicilindriche di Borgo Panigale, un pelo troppo sportive nell'immagine quando non effettivamente nella sostanza. Ma è una moto perfetta anche per chi si è stufato di moto da domare – per potenza ma anche peso e dimensioni – e ne vuole una da spremere, un mezzo con cui giocare e... prendersi gioco di chi invece si prende un po' troppo sul serio quando c'è da guidare. Una moto relativamente economica nell'acquisto ma soprattutto nella gestione: giusto per darvi un'idea, il primo tagliando va effettuato dopo 1.000 km, con una tempistica prevista dalla Casa di 1h20'; il successivo, a 12.000 km, richiede 3h20' di lavoro, mentre quello "pesante", ai 24.000, tiene impegnato il meccanico per 4h50'. Chi vuole una moto tutta sua non faticherà di sicuro a trovare il modo per personalizzarla come desidera: il catalogo Scrambler sembra l'elenco del telefono di Hong Kong, ed è evidente come si tratti di una moto nata per essere "pasticciata", come si capisce dall'intercambiabilità di guance serbatoio e copertura della strumentazione. Ma già così come esce dal concessionario Scrambler riesce in un trucco che poche moto sanno portare a termine con successo: quando ci salite vi viene voglia di divertirvi, e di farci cose per cui forse non è nemmeno nata, dalla sparata sul misto all'andarci all'aperitivo oppure in vacanza per un fine settimana, fino a comportamenti ben poco in linea con il codice della strada. Ma, soprattutto, Scrambler vi regala un briciolo di vacanza ad ogni percorso che ci fate. E scusate se è poco. M

SCHEDA TECNICA

Ducati Scrambler Icon 8.240 euro

Cilindrata 803 cc
Tempi 4
Cilindri 2
Raffreddamento ad aria forzata
Avviamento elettrico
Alimentazione iniezione
Frizione n.d.
Potenza 75 cv - 55 kw - 8.250 rpm
Coppia 7 kgm - 68 nm - 5.750 rpm
Emissioni Euro 3
Numero marce 6
Capacità serbatoio carburante 13,5 lt
ABS Sì
Pneumatico anteriore 110/80 ZR18
Pneumatico posteriore 5,50" x 17"
Peso a secco 170 Kg

ABBIGLIAMENTO

Casco: Caberg
Giacca: Spidi
Guanti: Spidi
Jeans: Spidi
Stivali: Alpinestars