

PROVA - DUCATI SCRAMBLER CAFÉ RACER

La offroad **si fa** sportiva

Arriva la sesta variazione sul tema, un tributo a una moto che correva quasi mezzo secolo fa. Classica nello stile, attualissima nelle dotazioni e a suo agio anche in città

Testo di Valerio Boni



Alcuni dei dettagli più caratteristici: la strumentazione, racchiusa in un solo quadrante, la sella, con cuciture a vista, e il serbatoio, comune a tutte le Scrambler. Le "panche" laterali possono essere sostituite con altre graficamente differenti.



Oggi le moto più desiderate appartengono a due categorie ben distinte: le scrambler e le café racer. Entrambe hanno radici nel passato negli anni Sessanta e Settanta, le prime con un'impostazione da fuoristrada, le seconde sono in pratica delle sportive "da bar". Come è possibile allora che questa Ducati sia una Scrambler Café Racer? La risposta è semplice, e anche

in questo caso arriva dal passato, dagli anni in cui il modello di riferimento di questa Casa era la Scrambler, nata per conquistare il mercato americano, diventata un'icona e l'antenata delle moderne enduro a quattro tempi. Dalla base di quella moto fu derivata nel 1968 una versione da corsa per partecipare alla Mototemporada (una serie di gare che si correva in Emilia Romagna)

affidata a Bruno Spaggiari. Questa moto è quindi un tributo a quella versione, e le targhe con il numero 54 di Spaggiari lo testimoniano, realizzata sulla base della nuova Scrambler Ducati, quella nata due anni fa con motore bicilindrico 800.

UNA VERA FAMIGLIA

Si tratta della terza variazione sul tema, e rappresenta un vero e proprio



Le sovrastutture sono ridotte al minimo, ma la Café Racer riesce ad avere uno stile molto personale. Sotto, il motore bicilindrico ha la caratteristica distribuzione desmodromica, e un dettaglio del freno a disco posteriore e del forcellone scatola.



modello più che una semplice versione, poiché rispetto alle altre utilizza numerosi elementi dedicati, oltre a quote del telaio, sospensioni e ruote specifiche. Si affianca alle Classic, Icon, Full Throttle e SixtyTwo (la 400 cc), che hanno pneumatici anteriori di 18 pollici di diametro, e alla Desert Sled, la più offroad del gruppo, che utilizza una ruota da 19. La Café Racer

monta una coppia da 17 pollici, ed è disponibile in un unico allestimento, quello nero e oro che richiama alla mente quello di un'altra classica Ducati di fine anni Settanta, la Darmah 900. Con le altre Scrambler condivide solo il serbatoio, mentre tutto il resto è stato realizzato appositamente, dai cerchi a razze alla sella con cuciture a vista e codino staccabile per trasformarla

IN BREVE

MOTORE:	bicilindrico a quattro tempi. 803 cc, 75 Cv
DIMENSIONI:	lunghezza 2.165 mm, alt. sella 790 mm, peso 176,5 kg
CAMBIO:	meccanico a 6 marce
PREZZO:	10.950 EURO

in biposto, dallo scarico corto che esce appena dietro le pedane ai semimanubri sportivi con gli specchi che escono dalle due estremità dando un tocco vintage finale che non guasta. Anche se la visibilità garantita da questi particolari non è sempre delle migliori.

RETRÒ SOLO NELL'ASPETTO

Il risultato è una sportiva non esasperata, costruita con il gusto classico, ma utilizzando tutte le tecnologie più attuali. Il motore è quindi Euro 4 (le moto seguono un iter diverso da quello delle auto e questo è il livello più alto), e non mancano l'impianto frenante con ABS e pneumatici di ultima generazione. La posizione in sella è pensata per i percorsi misti, con pedane piuttosto rialzate e il busto spostato in avanti a caricare l'avantreno, senza tuttavia che siano eccessivamente caricati polsi e avambracci. La Scrambler Café Racer si fa apprezzare per le doti di agilità e per i comandi morbidi che la rendono estremamente facile da guidare. Sono qualità ideali per i percorsi tortuosi che si possono affrontare a qualunque andatura, poiché il motore è in grado di riprendere agevolmente e senza strappi appena sopra la soglia dei 2.000 giri e si lascia guidare in qualunque marcia con un filo di gas. Tuttavia, se si decide di affrontare il percorso ad andatura più sostenuta i 75 cavalli riescono a dare il brio necessario, con la possibilità di spingersi fino a quota 8.500 giri. Tuttavia la sportività che ne fa una moto divertente nel misto non è un ostacolo per la guida in città, dove questa Scrambler se la cava molto bene grazie alla buona distribuzione dei pesi e alla frizione che richiede uno sforzo minimo per essere azionata. Ma un aiuto arriva anche dalle sospensioni, non troppo rigide, che assicurano stabilità sul veloce, ma anche comfort nel traffico. ■