



“La bella e la bestia”

Ducati Scrambler 250 e Moto Gori Campagnola 250

Confronto semi-serio tra due enduro ante-litteram degli anni settanta, sul filo dei ricordi di chi in quel periodo era appena maggiorenne.

di **Antonello Biscini**

Sopra la leziosa Ducati Scrambler con serbatoio giallo e la “maschia” Gori Campagnola in “divisa militare”.

Le due moto, viste da diversa angolazione. Si nota la marmitta maggiorata della Gori ed il largo e pratico manubrio della Scrambler.

Facciamo scorrere il calendario della memoria e torniamo ai primi anni '70. Coloro che in quegli anni erano poco più che maggiorenni si ricorderanno Levis scampanati, camice multicolori, stivaletti col tacco, ray-ban. Il sentirsi ricchi con 5.000 lire in tasca e la voglia di distruggere tutto per costruire - noi giovani pieni di sogni e speranze - un mondo migliore (... quanto sembrano lontani quei tempi adesso ...).

Ma non divaghiamo, ricordiamoci piuttosto il dilemma della sostituzione del Ciao, del Garelli, del Vespino, o della Primavera o della Gilera o del Morini 125, che ci aveva scarrozzato per tutta l'adolescenza e che adesso reclamava il pensionamento. Con in tasca l'agognata “patente B”, il parco su cui spaziare diventava vasto: dai 150 cc per andare in autostrada fino ai 500 cc



considerate allora delle maxi-moto. Naturalmente, si poteva restare nel mondo degli scooter, col Vespone o le ultime Lambrette, prima che fossero esiliate in India, affidabili ma con poco fascino. E poi le nuovissime, in quegli anni, moto giapponesi. Le Honda Four, semplicemente fantastiche, le brutali Kawasaki due tempi (“bare a due ruote” le chiamavamo con un misto di timore e desiderio) e le Suzuki e Yamaha, sempre a due tempi ma molto più gestibili. Le BMW ... care, goffe e lente, roba da matusalemme. Tra le stradali italiane, l'offerta non era da poco, il più bello era certo il Morini 3½, le gemelle Guzzi e Benelli bilicindriche a due tempi erano veloci ma fumosissime, meglio un bel Gilera Arcore 150, mentre l'Aermacchi 350, rimarcato poi Harley Davidson, sembrava antidiluviano con quel cilindrone orizzontale; stessa cosa il MotoBi col motore ad uovo. Ma la nostra voglia di libertà, ci spingeva fuori dalla città e dalle strade.

Erano gli anni del “cross”, con sgroppate nei campi tra nuvole azzurre di miscela (i verdi erano di là da venire). E qui la scelta era vastissima, tanti produttori nazionali, anche artigianali, e poi tedeschi, austriaci, svedesi e perfino spagnoli (c'era un tempo che la oggi disastrosa Spagna produceva delle bellissime moto). Ma a noi, la moto “dura e pura” da cross non piaceva. Cercavamo piuttosto una tutto-terreni (allora si chiamava “moto da regolarità” e oggi la inquadremmo come “enduro”) che ci portasse nelle strade di campagna a fare una girata in modo ragionevolmente confortevole, ma anche in città per commissioni e, se proprio ci veniva lo schiribizzo, ci permettesse qualche arrampicata per sentieri con la scusa di cercar funghi. E poi, requisito questo fondamentale, doveva portare due persone, dove la seconda era la “lei” che veniva per importanza nel nostro cuore appena prima della moto stessa (o forse subito dopo, ma

questo non glielo dicevamo...).

E qui la scelta dei modelli si riduceva, ma la regina di quegli anni era italiana, si chiamava *Ducati* e aveva un nome che faceva battere il cuore: *Scrambler*. Ma se avessimo cercato un qualcosa di più "trasgressivo" rispetto al gioiello di Borgo Panigale, dove andare? Nella nostra indagine, la tutto-terreni che più si avvicinava a quello che cercavamo era prodotta da una piccola azienda fiorentina, la Moto Gori, montava uno spettacolare motore Made in Germany e aveva un nome che era tutto un programma: *Campagnola*.

Ecco quindi le due enduro ante-litteram a confronto: entrambe 250 cc, entrambe monocilindriche, due posti comodi (a vent'anni...), alte per dominare la strada in città o per percorrere, in piedi sulle pedanine, un viottolo di campagna, ruote tassellate e sospensioni generose. Ma diverse: elegante, ben rifinita, quasi leziosa con le sue lucenti cromature, la *Scrambler*, con un motore che sembra una scultura, un pom-pom-pom pastoso da quattro tempi, capolavoro di Fabio Taglioni, una coppia più che sufficiente che ti porta a spasso per il Corso, facendoti ammirare dagli amici. Colori brillanti, in contrasto con le cromature e il nero del telaio. Giallo, arancione i più gettonati. Ma anche nera, elegantissima. Al contrario, la *Campagnola* era rude, maschia (anzi "macha"), priva di fronzoli, senza neppure il contaghiometri, ma con il meglio della componentistica del tempo. I colori? Uno solo: verde militare, con il nero opaco del telaio. Un motore a due tempi alettato all'inverosimile, un urlo dopo che la corta pedivella riusciva a metterlo in moto, nuvole di fumo azzurrino dallo scarico del Sachs, sette marce che non sai mai qual è quella sotto. Andar piano è impossibile, come un puledro di razza vuole correre, se lo si costringe al passo vibra tutto, in un frastuono di lamiere in risonanza. Arduo andarci a spasso per il Corso,



Il cruscotto della Ducati con strumenti CEV.

ma l'attenzione è assicurata dall'urlo stridulo del due tempi mentre dipingiamo gli amici seduti al bar con gli schizzi di olio che escono dallo scarico. Un purosangue da domare, roba da uomini veri, quindi.

Scrambler contro Campagnola, la Bella e la Bestia, insomma.

Non ci dilunghiamo in queste righe sulla storia e sulla tecnica della Scrambler, oggetto di un approfondito articolo su *epocaAuto* di agosto 2012. Ricordiamo solo che per la cilindrata 250 non disponibile il sofisticatissimo (allora) meccanismo di distribuzione "desmodromico", un nome che circolava tra il appassionati con un tono tra l'ammirato e il misterioso. Come realmente funzionasse non tutti sapevano spiegarlo, ma avere uno Scrambler desmodromico ... vuoi mettere?

La Moto Gori Campagnola nacque dall'esigenza di Giancarlo Gori,

fondatore e proprietario della Casa fiorentina, di incrementare il numero di moto 250 cc prodotte nella fabbrica di via Rocca Tedalda. La tedesca Sachs, infatti, per rendergli disponibile il nuovo e poderoso motore a 7 marce, gli chiese di acquistarne una quantità che la Gori non avrebbe potuto soddisfare con la produzione dei modelli super-specialistici da cross, vincenti ma non adatti a tutti. Da qui l'intuizione di questa "enduro" ante-litteram, agile sullo sterrato e sulle mulattiere, ma utilizzabile tutti i giorni, anche in due, per andare a scuola o al lavoro. E per darle una connotazione ancora più decisa, Gori scelse il verde militare, monocolor, ed il nome Campagnola, che ricordava la più celebre delle jeep made in Italy, al-



lora diffusissima in tutte le forze armate, prima di essere spodestata dalle Land Rover.

La Campagnola del nostro servizio possiede una storia particolare: immatricolata nel 1978, era la moto dimostrativa della "Officina Moto Gori sas" ed è rimasta di proprietà di Giancarlo Gori fino al 2007. Non è mai stata restaurata (ha ancora gli pneumatici Metzler con cui uscì dalla fabbrica). La Gori sperimentò su questa moto due modifiche, che poi non vennero im-



Senza nessuno strumento la plancia di comando del GORI.

Lo scultoreo mono di Taglioni con il cavo del contagiri e il grosso filtro aria (lo stesso della Fiat 850) e il particolare del tappo Ducati con la raccomandazione di usare AGIP.



scarico brunito esce una nuvoletta azzurra.

La fama di spaccagambe, che entrambe godevano, è quindi imméritata? Fino ad un certo punto ... in effetti, mettere in moto le due tutto-terreni non è difficile, basta però sapere come fare. Ma è qui la differenza tra l'appassionato e lo scooterista schiaccia-e-vai.

Eccoci adesso in sella, della Scrambler per prima. Le ginocchia stringono lo smilzo serbatoio a goccia, gonzo è larghissimo, la posizione è seduta, quasi verticale. La semplice strumentazione Cev (in alcuni modelli c'erano i più nobili Smiths) è montata su un supporto elastico. Il contagiri è meccanico e azionato da un cavo che si pianta proprio su coperchio delle valvole. Il cambio è a sinistra e la prima in basso: pura scuola italiana ed inglese. Partiamo. Il cilindro ci rimbalza tra le gambe, la moto vibra. Diamo gas ed il pom-pom si trasforma subito nel rombo Ducati. Le cinque marce entrano docili, la strada comincia a scorrere. La guida è piacevole anche in città, alti sopra il traffico. L'ampio manubrio, quasi un metro di larghezza (!) disturba non poco nello svincolare tra le auto in colonna, ma il fastidio diventa subito un ricordo non appena il semaforo libera la strada e le marce possono snocciolarsi una dopo l'altra. Quando arriva una dirittura, la voglia di *darci dentro* viene subito frustrata dalle vibrazioni del motore, vero (ed unico, per gli appassionati) difetto dei mono di Taglioni. Ma è soprattutto nelle strade di campagna che la Scrambler dà il meglio di sé. Non è la velocità né le pieghe quelle che cerchiamo, naturalmente, ma il piacere di una vera immersione nella natura, una curva dopo l'altra, una collina dopo l'altra. Se poi la strada diventa sterrata, la Scrambler può tener fede al suo nome. Ci issiamo sulle ampie pedane, il largo manubrio diventa adesso praticissimo, la generosa coppia del quattro tempi ci permette di muoverci in souplesse nei viottoli, senza stress e con grande piacere. Senza esagerare, naturalmente - a dispetto

risponde a queste attenzioni partendo al primo colpo, o al massimo al secondo, se ben curata. Soprattutto nelle ultime versioni, quelle dotate di accensione elettronica, anch'essa made in Ducati. Nelle più potenti 350 e 450 c'era anche l'alzavalvola per aiutare l'avviamento. Il rumore pastoso del quattro tempi riempie le orecchie e il cuore dello scramblerista che con lievi sgassate attende che lo scultoreo corpo termico vada a temperatura.

Diverso invece l'approccio al Sachs della Campagnola. Sempre con la moto sull'altissimo cavalletto, montiamo a cavalcioni e ruotiamo a 90 gradi la piccola pedivella (dimensionata al minimo per non disturbare nelle evoluzioni fuoristradistiche). Anche in questo caso è molto consigliabile (pena i soliti lividi o peggio) portare il cilindro nel punto morto inferiore con le dolci pedalatine. Quando lo sentiamo "in pressione", alziamoci in piedi sulla moto con il piede sinistro sulla leva di avviamento mettendoci tutto il peso del corpo (ma occhio a sbilanciarsi cadendo ... da fermi) e via con la pedalata. Tutti i Sachs a sette marce hanno l'accensione elettronica (la spagnola Motoplat) e non si fanno pregare, se la candela è a posto, naturalmente. Una o due pedalate ed il motore risponde con l'urlo rauco del due tempi, mentre dall'altro

piegate nei modelli di serie, per renderla più fruibile nell'uso stradale: una marmitta maggiorata per ridurre la sonorità del Sachs e un portapacchi con maniglia per facilitare il posizionamento sul cavalletto.

Mettiamole adesso a confronto, la Bella e la Bestia, e soprattutto mettiamole in moto. Alte sui loro cavalletti, per la Ducati era disponibile anche la "stampella" laterale che faceva tanto "america". Per la mes-

sa in moto: dimentichiamoci il pulsante shiaccia-e-via del plastico scooterone da cui siamo scesi. *Qui bisogna saperci fare!* Per entrambe è d'obbligo tenere la moto sul cavalletto. Si apre il rubinetto della benzina/miscela, mentre lo sguardo dell'appassionato va a controllare il flusso nel tubetto verso il carburatore. Si tira la leva dell'aria sul manubrio, nel Bing del Sachs che equipaggia il Gori c'è addirittura il pulsantino per il "cicchetto": altro tuffo nel passato. Siamo pronti alla pedalata.

La Ducati aveva fama di spaccagambe ed in effetti il "mono" di Taglioni richiede una procedura particolare se non si vuole che si ribelli, con conseguente lividone al polpaccio o peggio. Con una serie di sapienti pedalatine, mettiamo in pressione il cilindro, portandolo sul punto morto inferiore. A questo punto saliamo sulla pedana, il piede sulla leva di accensione isandosi con tutto il peso e rimanendo sospesi un attimo in equilibrio. E poi... giù di colpo. La Ducati



Di foggia militare anche le decalcomanie della Campagnola.

Il poderoso Sachs 250 a sette marce e il particolare del faro Gori.



della sua forma, la Scrambler non è certo una moto da fuoristrada impegnativa - non fosse altro per evitare che i rovi graffino la vernice e le eleganti cromature.

Ben diverso l'approccio alla Campagnola. Siamo ancora più alti che sullo Scrambler. La sella è comoda, ma non riesce ad assorbire le vibrazioni del Sachs ai bassi regimi. Il cambio è a sinistra, prima in alto: scuola tedesca poi ripresa dai giapponesi e quindi divenuta universale. Scendendo dal Ducati, la confusione è assicurata! Per di più, le sette marce, caratteristica ambiziosissima all'epoca, costringono a un continuo lavoro in città, nei brevi tragitti tra semaforo e semaforo. In attesa del verde, l'altissima Gori monopolizza l'attenzione degli automobilisti... compreso qualche sguardo di riprovazione mentre la marmitta del due tempi scarica allegramente azzurre proprio all'altezza dei finestrini delle auto. Niente contagiri, si cambia a orecchio, né tachimetro che ci assista in prossimità degli autovelox. Molto meglio lasciare la città. Nelle strade di campagna il motore può salire di giri, la marcia si fa fluida, le vibrazioni diventano sopportabilissime (anche per chi i vent'anni li ha passati da un pezzo). I chilometri finalmente scorrono fluidi portandoci in collina. Al primo sentiero la voglia di lasciare l'asfalto diventa irrefrenabile. Ed è qui, che la nostra Campagnola ci dà le maggiori soddisfazioni. Ci troviamo alzati sulle pedanine, con il baricentro perfettamente bilanciato. Il motore su di giri, lavoriamo di frizione e cambio. Si va su che è un piacere. La componentistica specializzata e sovradimensionata e la robusta vernice militare permetteva di affrontare senza troppi patemi un impiego anche rude. Se poi lo spirito d'avventura ci porta di fronte al guado di un torrente, con la Campagnola l'unico rischio è quello di bagnarsi scarpe e pantaloni: ben sollevata dal terreno e con l'alta marmitta, fila sulla ghiaia come un motoscafo... la scomodi-

tà dei viali cittadini e le occhiate ai semafori sono un ricordo.

Di Scrambler, dal 1968 al 1976, ne furono prodotte circa 50.000 in tutte le versioni e nelle varie cilindrate. Sono moto ancora molto amate e ricercatissime. Non è semplice trovarne una in perfetto stato di conservazione come questa del servizio che ha percorso 15.000 km dalla immatricolazione nel 1975, molte sono state maltrattate o snaturate con fantasiose elaborazioni chopper, in stile "easy rider all'italiana". Facile però trovarne di bellissime perfettamente restaurate dagli specialisti, l'assegno da staccare è però anche questo da amatore.

La Campagnola ebbe un discreto successo, rapportato alla capacità produttiva della piccola e specializzata Moto Gori e alla rete commerciale proporzionalmente limitata. Ne andarono tante al nord, utilizzate per il moto alpinismo, ed anche all'estero, Germania, Austria e Svizzera. Dal 1978 al 1980 ne furono prodotte circa 500, oggi ne restano pochissime sia perché sfiancate dall'impiego gravoso che hanno subito, sia perché cannibalizzate del motore e dei componenti a favore delle Gori da cross. Questa è l'unica che conosciamo in stato di conservazione; qualche Campagnola, più o meno rimaneggiata, appare talvolta negli annunci delle riviste specializzate e in internet. Se i documenti e la struttura (telai, serbatoio e sellone che sono esclusivi di questo modello) sono a posto, il restauro non è complesso, in quanto la Moto Gori impiegava componentistica utilizzata in molte moto da cross/regolarità degli anni '70. Attenzione al prezzo di acquisto però, il restauro potrà facilmente superare i 4.000 - 5.000 Euro che è la quotazione realistica per una Campagnola in perfetto ordine. Per concludere: tra la modaiola Scrambler e la rustica Campagnola - tra la Bella e la Bestia - quale scegliere allora? All'appassionato l'ardua sentenza! ▀

Caratteristiche a confronto

	Ducati Scrambler 250	Gori Campagnola 250
MOTORE		
Fabbricante	Ducati (Bologna Italia)	SACHS (mod. 2501/7A) Germania
Tipo	Monocilindrico a quattro tempi, con angolo di 10° in avanti	Monocilindrico a due tempi,
Alesaggio e Corsa	74 mm x 57,8 mm	71,5 mm x 61 mm
Cilindrata	246,8 cc	245 cc
Rapporto di compressione	9,2 : 1	11,5 : 1
Distribuzione	Monoalbero a camme in testa, comandata da albero e coppie coniche e due valvole	
Carburatore	Dellorto da 27mm	Bing a vaschetta centrale, 32 mm
Lubrificazione	Forzata a bagno d'olio con pompa a ingranaggi, 2,2 litri d'olio	Motore a miscela 2%, trasmissione primaria 0.7 litri olio
Accensione	Elettronica Ducati	Elettronica Motopalt
Impianto elettrico	Generatore da 6 V-70 W e batteria da 6 volt/13,5 A	Volano magnete 6 V - 35 W, senza batteria
Cambio	5 marce (comando a destra)	7 marce (comando a sinistra)
Frizione	Multidisco a bagno d'olio	Multidisco a bagno d'olio
CICLISTICA		
Telaio	Simplex tubolare a culla aperta	A doppia culla
Sospensione anteriore	Forcelle telescopiche idrauliche Marzocchi	Forcelle telescopiche idrauliche Ceriani
Sospensione posteriore	Forcellone oscillante con ammortizzatori Marzocchi	Forcellone oscillante con ammortizzatori Ceriani
Freni	Tamburo ant.180 e post. 160 mm	Tamburo ant.e post. 160 mm
Pneumatico anteriore	3,50 x 19"	3,00 x 21"
Pneumatico posteriore	4,00 x 18" (o 3,40 x 19")	4,00 x 18"
Capacità serbatoio	11 litri	8,5 litri
DIMENSIONI		
Lunghezza	2.120 mm	2.210 mm
Larghezza	940 mm	850 mm
Interasse	1.350 mm	1.440 mm
Peso	140 kg	112 kg
PRESTAZIONI		
Potenza massima	25 CV a 9000 giri/min	18 CV a 8500 giri/min
Velocità massima	120 km/h	123 km/h



Le due rivali ad un confronto diretto, più elegante e leziosa la Scrambler, aspetto più aggressivo per la Gori.