

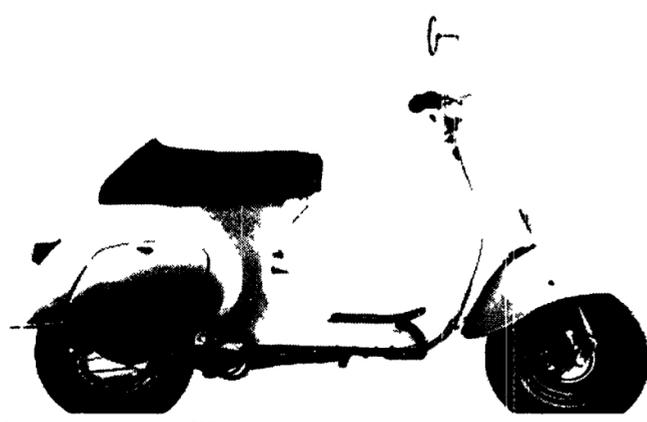
# Il mito dello scooter

Trent'anni di continuo successo  
Tre milioni di esemplari venduti

## Due «Vespini» e... revival speciale per la 50 Special

■ Anni Sessanta voglia di riscatto. Inizia il boom economico del Paese. E proprio dei primi anni del decennio la nascita di uno scooter che scandirà la mobilità a due ruote di quella e delle successive generazioni di cittadini italiani ed europei: la Vespa 50. Il successo del «Vespino» come lo si ama definire non ha conosciuto soste da quel giorno del 1963 in cui vide la luce. Infatti il 16 maggio di quest'anno è

uscito dalle linee produttive della Piaggio di Pontedera l'attuale numero 3 milioni di esemplari di Vespa Shop di Osaka (l'intera gamma Vespa conta invece oltre 10 milioni di unità vendute). Un po' più di un milione di Vespa 50 per decennio oltre centomila all'anno. Non è davvero male. Continuamente aggiornata la Vespa 50 raggiunge l'apice nel 1969 quando la Piaggio sforna la versione «Special»



Per la riedizione numerata della 50 Special (nella foto) si sono usati gli stampi dell'epoca.

che alle soluzioni tecniche adottate nel frattempo aggiunge una nuova linea estetica manubrio proiettore anteriore e fanale posteriore nuovi copripnezzo in plastica. Solo nel primo anno ne vengono venduti in Europa 32.000 esemplari. Questo eccezionale scooter commercializzato fino al 1983 per un totale di 745.000 unità vendute, conosce oggi una nuova giovinezza. Cedendo alle pressioni dei tanti estimato

ri Piaggio ha infatti iniziato la vendita di una riedizione originale della 50 special fatta con gli stampi dell'epoca ed anche il motore da 49,8 cc è quello originario (senza accensione o avviamento elettrico). Prodotta in serie limitata di 3.000 esemplari numerati progressivamente e venduta al prezzo di lire 2.680.000 chiavi in mano la Special del revival man tiene inalterate le sue inimitabili caratteristiche: l'indistruttibile scocca in acciaio, le ruote

intercambiabili, il cambio sul manubrio, l'alloggiamento della ruota di scorta sotto la sacca di sinistra. A parte questa riedizione i modelli di Vespa 50 attualmente in gamma sono i due della generazione 1990 uno con cambio automatico l'altro a tre marce ed entrambi con avviamento elettrico di serie. I prezzi chiavi in mano sono rispettivamente di lire 2.610.000 (2.430.000) □ R.D.

# Metropolis, ST e l'onda lunga giapponese

■ Orientarsi nel mercato degli «scooter» è oggettivamente difficile vista la grande varietà di proposte e l'incredibile gamma di modelli nei listini di vendita delle Case italiane ed estere. Oltre ai modelli presenti in esame nel nostro test tra quelli che vantano una larga diffusione vanno senz'altro ricordati il Metropolis e l'ST della francese Peugeot tra i primi scooter ad essere internamente prodotti in Europa e frutto di una joint venture con la Honda. Proprio al Metropolis in vendita in Italia dal 1984 spetta il merito storico di aver dato il classico «la» all'incredibile boom dei senza targa di no dema concezione.

Tecnologia Honda ma questa volta col marchio della grande factory giapponese (anche se costruito in Spagna) nell'originale SH 50 un musciolissimo ibrido che abbina la praticità e la comodità dello scooter (carrozzeria protettiva) ai vantaggi delle ruote alle tipiche dei cicomotori tradizionali. Decisamente anticonvenzionale la veste estetica e un unico vero merito: la sella per i guidatori di maggiore statura è troppo in basso.

Ultimo arrivato sul mercato italiano è il CP 50 della Suzuki caratterizzato dal solido disegno e dalla meccanica interamente «Made in Italy» prodotta dalla Garelli mentre la Yamaha propone un'interpretazione «sportiva» dello scooter con il suo CT 50 S proveniente da Formosa.

Chi non ha bisogno di un passaporto Cee o di un paese «amico» per aggirare i vincoli di importazione è la Piaggio che nonostante il successo della Sfera ha pensato bene (come possiamo leggere in questa pagina) di non abbandonare il modello che l'ha resa famosa nel mondo: la Vespa appunto □ C.B.



L'insolito Honda SH 50 carrozzeria da scooter e ruote da ciclomotore. In alto il Suzuki CP 50 con meccanica Garelli.

# Immatricolati: le strategie anticrisi della Piaggio, e intanto arriva il Geo Peugeot

## La grande controffensiva dei «125»

■ Poco più di 9500 scooter immatricolati lo scorso anno la Piaggio il maggior costruttore europeo di due ruote, in Italia non era mai scesa così in basso. Per lo scooter targato quasi tutte «Cosa» 125 e 150 eredi delle indimenticabili «Vespa» l'obbligatorietà del casco di protezione ma soprattutto la dilagante concorrenza dei più moderni scooter senza targa hanno in breve tempo paralizzato un mercato che meno di dieci anni fa nel 1982, vale a dire nel nostro Paese oltre 122.000 esemplari.

Ma alla Piaggio non dormono sugli allenti. Per il futuro prossimo si attende l'offensiva del colosso di Pontedera nel settore dei 125 condotta attraverso due strade distinte e parallele. Da un lato non si abbandonerà la soluzione tradizionale della scocca portante di tipo automobilistico (come la Vespa per intenderci ndr) dall'altro si punterà sulla leggerezza e la massima industrializzazione possibile in un modello dotato di telaio tubolare e carrozzeria in plastica (il medesimo schema della Sfera ndr). Per i propulsori si parla di nuovi motori dell'ultima generazione e non è escluso anche il ricorso a una inedita motorizzazione a quattro tempi. Intanto la Cosa 125 sarà pre-

sto disponibile con un sistema di frenatura antibloccaggio elettronico denominato EBC (Electronic Brake System) che i vertici della Piaggio contano di mettere in vendita come optional a un prezzo inferiore alle 500.000 lire. La guerra dei 125 è comunque già cominciata e la francese Peugeot ha già messo in circolazione la sua arma segreta: il nuovissimo SV 125 in Italia ribattezzato Geo uno scooter moderno e dal design raffinato. Il motore monocilindrico due tempi con miscelazione automatica è dotato di avviamento elettrico e sviluppa una potenza di 10 cavalli. La tra-

smissione è automatica con cinghia dentata a doppio variatore e la velocità massima dovrebbe superare i 90 km orari. Tra le particolarità va segnalato il freno a disco anteriore ventilato con comando idraulico. Il prezzo al pubblico del Geo le cui consegne sono già iniziate è stabilito in L. 3.850.000 franco concessionario (esclusa quindi l'immatricolazione).

A meno di rivolgersi agli operatori paralleli e su modelli non regolatamente importati nel nostro Paese il mercato in Italia non offre ancora molte alternative nel settore degli scooter immatricolati. I più tradizionali possono rivolgere la loro attenzione all'ultima versione della Vespa con cambio a quattro marce e avviamento elettrico disponibile a un prezzo concorrenziale anche nei confronti di alcuni «scooter» senza targa. L'1970.000 chiavi in mano. Più o meno la stessa cifra è richiesta per l'S 125 della Benelli. L'2.800.000 franco fabbrica un interessante scooter con carrozzeria in plastica e trasmissione a quattro rapporti con frizione automatica presente sul mercato da quarant'anni ma in dubbio non penalizzato da una veste estetica piuttosto anonima □ C.B.



Nel mercato dei 125 targati il predominio della Piaggio leader europeo con il suo «Cosa» (a sinistra) è ora attaccato dalla francese Peugeot che ha messo in circolazione l'innovativo SV 125 (qui sopra) da noi ribattezzato «Geo».

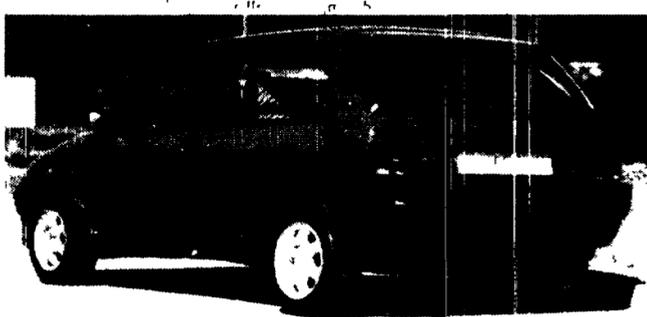
# Il mondo delle 4 ruote

In Italia la nuova versione della Rover 114 Gti plurivalvole. Il contenuto tecnico, la tutela ambientale

# Corsaiola, ma catalizzata

■ La scadenza europea si avvicina e la severa normativa comunitaria in fatto di tutela ambientale incombe. Così la Rover ha fatto una scelta decisa, in anticipo sui tempi. Cee per la sua «ultima nata» la nuova versione della compatta 114 Gti 16 valvole (187 km/h di velocità massima) ha infatti adottato di serie la marmitta catalitica a tre vie coadiuvata da sonda Lambda alla cui gestione provvede una centralina elettronica che controlla anche l'iniezione multipoint Motrola 4020 (in luogo della originaria singlepoint TB). Que-

sto ultimo è un'altra delle numerose novità della nuova 114 plurivalvole che si presenta decisamente migliorata nelle prestazioni: basti dire che la potenza massima è cresciuta dell'8,4% - modificata nella meccanica nel sistema frenante che ora adotta i dischi autoventilanti sulle ruote anteriori e negli equipaggiamenti. Se il contenuto tecnico di maggiore spicco sta nell'iniezione elettronica multipoint non meno rilevanti sono le trasformazioni apportate sul 16 valvole bialbero Rover serie K di 1396 cc e che hanno interes-



sato la testata le valvole gli asse a camme i collettori gli iniettori e la centralina elettronica. Il risultato più evidente di questi interventi è l'aumento della potenza massima che è ora di 100 CV a 6000 giri/minuto cui corrisponde anche un migliore valore di coppia (12,9 kgm a 5000 giri) a tutto beneficio delle prestazioni: assolute e soprattutto dell'elasticità di marcia. Come la già nota 114 GTi anche questa nuova versione ha motore trasversale trazione anteriore cambio manuale a 5 marce sospensioni interconnesse Hydragas integrate da barre antirullo anteriori e posteriori e da una coppia di ammortizzatori all'avantreno. In più come dicevamo la sicurezza attiva è migliorata grazie al più efficace impianto frenante anche in questo caso sdoppiato in diagonale e servoassistito. E siccome anche l'occhio vuole la sua parte il look sportivo è reso ancor più evidente dai cerchi in lega leggera di incido disegno stellare dagli spoiler anteriori e posteriori e all'interno dai sedili avvolgenti con regolazioni lombare e dal volante sportivo. Il carattere sbarazzino peraltro si coniuga bene con l'eleganza dei rivestimenti e con la completezza delle dotazioni di serie: chiusura centralizzata alzacristalli elettrici anteriori segnale acustico di luci accese sistema di quattro altoparlanti già collegati con l'antenna in fibra di vetro schienale posteriore ripiegabile asimmetricamente capace di aumentare il volume di carico e il bagagliaio da 230 a 950 litri. Nonostante la vocazione «corsaiola» la nuova 114 Gti è accreditata di un consumo abbastanza contenuto: 5,3 litri ogni 100 km alla velocità costante di 90 km/h e 8,5 litri/100 km nel ciclo urbano. Prezzo «soggetto chiavi in mano» L. 590.000 lire.

# Ammicca ai giovani il Fiorino Pick up per il tempo libero



■ Il «Pick up» ha una vocazione spiccatamente da lavoro eppure piace molto anche ai giovani che lo trovano adatto alle diverse utilizzazioni per il tempo libero. Ecco perché a pochi mesi dalla presentazione della rinnovata gamma del Fiorino la Fiat lancia ora sul mercato una nuova versione di Pick up LX con dotazioni di serie e comfort di tipo automobilistico. In colore nero Etna esternamente si distingue per piano di carico e sportello posteriore protetti con verniciatura antigraffio e listelli di legno modanature antirullo in fiancata. L'interno presenta sedili e pannelli porta foderati in tessuto

appoggiatesta «finestrati» cinture di sicurezza regolabili in altezza. Di serie adotta fan di profondità cristalli atermici alzacristalli elettrici sponde laterali con ganci aggiuntivi per fissare il carico portascaglie. Il motore a quattro cilindri in linea di 1498 cc a iniezione elettronica a ngie point eroga 76 CV di potenza a 5600 giri. Inoltre il Pick up LX (accresciuto di una velocità massima di 153 km/h notevole per questa categoria) è dotato di serie di catalizzatore a tre vie con sonda Lambda. Viene commercializzato al prezzo di listino (Iva esclusa) di lire 11.465.000 e di lire 14.596.540 «chiavi in mano».

# La Fiat regala al Comitato olimpico 18 Panda Cabrio



■ Già utilizzata in diverse occasioni sportive internazionali non ultimi i mondiali di calcio Italia 90 la speciale versione cabriolet della piccola Panda Fiat entra nel patrimonio Comi. La Casa torinese ha infatti deciso di mettere a disposizione del Comitato olimpico nazionale (che poi assegnerà alle singole Federazioni) 18 delle 40 Panda Cabrio realizzate dal Centro Stile Fiat in collaborazione con la Carrozzeria Maggiora. La versione «scoperta» della piccola utilitaria monta il motore Fire 750 ed ha la stessa meccanica del modello da cui deriva. Al vano bagagli si acce-

de abbassando il portello nella parte inferiore della coda e ciò implica «riteniamo» qualche difficoltà nelle operazioni di carico/scarico. Invece la soluzione adottata per la capote Questa in tela isolata e rivestita all'interno è suddivisa in due parti apribili separatamente: quella posteriore una volta abbassata può essere racchiusa in un apposito custodia la capottina anteriore come si può vedere dalla foto «si ripiega in avanti». Ed è qui che sorgono i dubbi essendo contraria al senso di marcia non produce resistenza all'aria? Non crea vortici e comunque rumore in abbondanza?

Oggi è possibile rigenerare molte componenti dell'auto, ma...

# Le candele sono da buttare

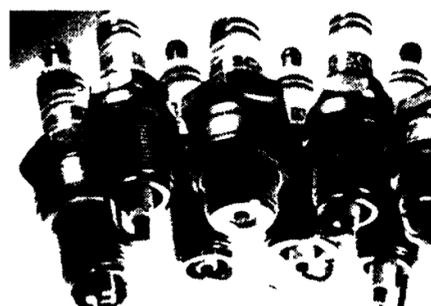
■ Forse stiamo avvicinando al momento in cui si abbandonerà la pratica indiscriminata dell'«usa e getta» con tutto ciò che comporta in termini di impatto ambientale. Un po' in questa prospettiva la Bosch partendo dal principio che un particolare difettoso di un veicolo non deve necessariamente comportare una riparazione costosa o l'acquisto di un particolare nuovo ha ipotizzato in questi ultimi tempi il suo «sistema revisioni» a garanzia.

In pratica tutti i «particolari» revisionati si tratti di un motore di avviamento o di un alternatore sono garantiti per lo stesso periodo di tempo e per lo stesso chilometraggio (un anno o 50.000 chilometri) di quelli nuovi. Ciò comporta per gli utenti un risparmio medio di almeno un terzo della spesa che può arrivare sino al 50 per cento per alternatori e motori ma soprattutto comporta un risparmio in materia prima, in energia elettrica e nell'accumulo di rottami che di ventano poi difficilmente riciclabili. Oltre ai motori di avvia-

mento e agli alternatori la Bosch offre «one revisioni» garantiti soprattutto componenti di impianti di iniezione benzina impianti di frenatura per veicoli industriali comandi ad impulsi componenti di impianti di iniezione Diesel quali pompe e portapolverizzatori. Alla Bosch i gruppi difettosi vengono «completamente smontati» per la riparazione e dopo esser stati puliti se ne controlla la possibilità di rutilizzazione procedendo alla sostituzione con ricambi originali della Casa dei particolari usati

o difettosi. I gruppi rigenerati vengono poi reimmessi sul mercato a disposizione delle officine di riparazione di auto mobili delle marche europee e in parte anche di quelle giapponesi. Tra le tante componenti che si trovano in un'auto vecchia però un particolare di accensione che deve proprio essere buttato quando ha terminato la sua vita che corrisponde al «gross mod» ad un percorrenza di 15.200 km (in circolazione speciale può arrivare anche a 30.000 km). Su questi

distanze la scintilla tra gli elettrodi della candela scocca oltre 20 milioni di volte e si capisce quindi che con i inevitabili aumenti della distanza degli elettrodi la scintilla non riesce più a scoccare regolarmente a tutti i regimi del motore. Queste maledette «candele» comportano un aumento sia del consumo di carburante sia delle emissioni di ossigeno e possono determinare sulla vita che lo utilizza la distruzione del catalizzatore. Quando l'anno assolto al lo-



ro corripito dunque le candele vanno cambiate anche se in caso di emergenza si può tentare di riparare con un artefice il «tiro» di massa. Ma il gioco non vale è proprio il caso

di dire: la candela. Se si procede alla sostituzione delle candele l'operazione è molto semplice e che ciascuno può fare da sé - occorre ricordarsi che le candele di accen-

sione non sono tutte eguali. Le differenze si rilevano (come si può vedere dalla foto) nelle dimensioni esterne: come diametro e lunghezza della filettatura di raccordo non è

neppure il «tiro» di massa. Un'operazione che non può essere fatta in modo casuale. Per avere la garanzia del miglior funzionamento possibile del motore e delle sculture scritte sul «tiro» di massa di candele se ne avvalgono i consumi e anche l'ecologia □ F.S.