

# Il mito dello scooter

## Intramontabile il ciclomotore con carrozzeria protettiva: più 25% le vendite nel primo semestre nonostante il lieve calo dei 50 cc

## Con il nuovo Codice della strada arriva il «certificato d'identità» Come orientarsi nella vasta gamma di offerte italiane e straniere

# Agile, economico, sempre attuale

Un contrassegno identificativo con nome cognome e indirizzo del proprietario accompagnerà i nuovi ciclomotori. Lo stabilisce il Codice della strada che dovrebbe entrare in vigore a fine anno. Sconfitta l'ipotesi della targa, il mercato potrebbe riprendere vigore. Le vendite dei 50 cc in leggero calo, ma gli scooter aumentano del 25% a riscontro del maggior favore degli utenti. La vivacità dell'offerta

ROSSELLA DALLO'

Il nuovo Codice della strada presentato dal Parlamento in questi giorni, come si ha messo la parola fine alle accese polemiche degli ultimi mesi tra Case costruttrici e tutori dell'ordine sulla opportunità di adottare la targa anche per i motorini. La nuova normativa che si prevede possa entrare in vigore entro Natale stabilisce infatti all'articolo 97 che tutti i ciclomotori fino a 50 cc «dovranno portare ben visibile un contrassegno identificativo del proprietario del veicolo». Tale certificato nascerà direttamente dal negoziante all'atto della vendita, porterà nome cognome e indirizzo dell'istituzionale il quale dovrà inoltre «comunicare alla Motorizzazione civile ogni eventuale trasferimento di residenza sede e abitazione». Stiano a tenti dunque quei piloti un po' distratti o irrispettosi del Codice che da ora innanzi anche la sosta non consentita verrà loro contravvenzionata e notificata a casa.

Il legislatore ha quindi deciso per il contrassegno di cui non sappiamo ancora quali dimensioni avrà e se sarà leggibile da lontano quanto una targa. Quest'ultima era invece perorata dalle forze di polizia preoccupate dal dilagare della

zione adottata dal nuovo Codice eliminando i tormenti della burocrazia ha fatto esultare i produttori di ciclomotori. In questo modo «si sono prescelti i caratteri distintivi di questo mezzo che sono l'economicità di gestione e appunto la snellezza burocratica».

Questo fa presupporre che il «boom» del motorino non verrà rallentato. Anzi le vendite potrebbero persino trarre nuovo vigore. Bloccato in questo primo semestre dell'anno dagli eventi bellici del Golfo dal l'ardimento meteorologico

favorevole e dall'attesa della nuova normativa (targa o non targa) il mercato del ciclomotore in Italia ha infatti subito un leggero calo del 2,9 per cento rispetto all'analogo periodo del 1990, ovvero 49.900 unità vendute a tutto maggio contro le 50.300 dello scorso anno. Ma all'interno di questo dato peraltro non preoccupante per i motivi suddetti, ce n'è un altro molto significativo: le vendite degli scooter sono aumentate in questi mesi del 25 per cento a riprova del maggior favore di cui gode questa «due ruote» fornita di carrozzeria

protettiva. Del resto come vogliono testimoniare in queste pagine i ciclomotori è proprio in questo particolare campo che si registra una notevole vitalità dei costruttori. La concorrenza è forte, stimola la ricerca di nuove soluzioni tecniche e stilistiche e si evidenzia nella molteplicità delle offerte sul mercato. Ma più di ogni altra cosa ad imporre è la persistente attualità dello scooter come mezzo di locomozione agile ed economico. Non per niente lo scooter è un «mito» del nostro secolo.



## Salone ciclo e motociclo Più spazio alle due ruote

■ Bicma 91 ovvero la 52ª edizione dell'Esposizione internazionale del ciclo e motociclo si svolgerà a Milano dal 18 al 24 novembre. Già ora si prefigura come un Salone di particolare interesse, tanto che il pur maggior spazio espositivo (+10% complessivo due padiglioni in più) non è sufficiente a soddisfare tutte le iscrizioni pervenute. In particolare rilevante è l'incremento di spazio richiesto dalle aziende di biciclette e di caschi (+25%) ma anche il settore ciclomotori e moto avanzata del 16% passando a coprire oltre 10.000 mq espositivi contro i 9.200 mq di due anni fa. Al di là delle cifre, ciò testimonia del momento favorevole del mercato e della vitalità delle aziende delle «due ruote».



Audrey Hepburn e Gregory Peck in «Vacanze romane» il film che consacrò la Vespa quale mito degli anni Sessanta

## Un secolo di vita, il boom del dopoguerra Galeotte furono quelle Vacanze romane

Lo scooter sta vivendo una seconda giovinezza, dovuta soprattutto alla grande diffusione dei «senza targa» di soli 50 cc. Una storia cominciata tanti anni fa e indissolubilmente legata all'immagine della Vespa protagonista nella vita, nel costume e nello spettacolo di un'Italia in vertiginosa crescita. La crisi profonda dello scooter targato penalizzato dagli obblighi di legge e dall'uso del casco

Pochi veicoli hanno avuto una storia «universale» come lo scooter, indiscusso protagonista nella motorizzazione del mondo occidentale dopoguerra e passato indenne attraverso

lo sviluppo dell'automobile sul finire degli anni Cinquanta, il piccolo mezzo a due ruote si è riproposto come oggetto di svago nella mezza giovinezza dei due decenni

successivi. Poi, stretto nell'asfalto del traffico contemporaneo, il nuovo boom del veicolo cittadino per eccellenza portò la firma dei moderni 50 cc «senza targa» senza patente e soprattutto senza casco obbligatorio. Tentato dal francese Gautier già nei primi anni del secolo la storia moderna dello scooter comincia però solo nel 1946 con la nascita della Vespa (allora era un 98 cc) il veicolo che più di ogni altro ha «saltato e rappresentato le caratteristiche peculiari di

questo geniale prodotto fino a diventarne il sinonimo stesso in tutto il mondo. All'Italia del dopoguerra scriveva un mezzo pratico affidabile ed economico molto simile a quello usato dai paracadutisti inglesi e americani nell'ultimo conflitto per avvicinarsi indisturbati alle linee di fuoco. Sulla onda di un «successo» che appariva incredibile oltre alla Piaggio e alla Innocenti (con la fortunata Lambretta) si cimentarono nella realizzazione di uno scooter un po' tutte le Case motociclistiche.

l'impresa tuttavia non si rivelò affatto facile anche per chi abbinava capacità tecniche e stilistiche a un blasono di chiara fama (NSU e Velocette per esempio si giocarono proprio con uno scooter creabile e buona parte del fatturato). Può sembrare strano ma una parte considerevole della fortuna dello scooter si deve proprio al cinema e non solo a quello di casa nostra. A cavallo tra gli anni Cinquanta e Sessanta molti attori oltre a possederne uno in privato si

servirono dello scooter in film di grido aumentando nel pubblico il desiderio di avvicinarsi in qualche modo al mondo incantato e pieno di promesse del cinema di allora. Tra le scene più celebri quella di Audrey Hepburn e Gregory Peck in «Vacanze romane» in cui la bella principessa e l'affascinante giornalista a caccia di scoop scorrazzavano felici per le vie del centro in sella a una Vespa d'annata senza dimenticare la gita in campagna di Gina Lollobrigida e Rock Hudson in «Torna a Settembre» estivi vestiti leggeri e chiome al vento naturalmente. Chi come purtroppo a distanza di quasi trent'anni dovrebbe essere tenuto ben strette in un casco di protezione da «m pre tollerato dal pubblico motociclista ma molto spesso rifiutato dalla più vasta ed ete

rogrina utenza dello scooter. Eppure a dispetto del radiocale crollo delle vendite lo scooter targato potrebbe ancora dire la sua facendo perdonare il fastidio del casco e i maggiori oneri dell'immatura collazione con tutta una serie di peculiarità non alla portata dei fratelli minori di 50 cc: prestazioni interessanti possibilità di utilizzo extraurbano e di trasporto del passeggero accrescute capacità di carico. Non è un caso se lo scooter più originale e innovativo mai apparso sul nostro mercato il CN 250 della Honda con la sua linea inconsueta la ricchezza delle dotazioni e la grande abitabilità ha esaurito in un baleno le poche centinaia di esemplari reperibili in Italia nonostante il prezzo non certo accessibile a tutti di sette milioni e mezzo di lire. □ C/B

## IL NOSTRO TEST

### Con Sfera e Amico il prodotto italiano torna ad essere leader. Quingqi, cinese, il meno caro

# Protagonisti indiscussi in città Sei scooterini a confronto

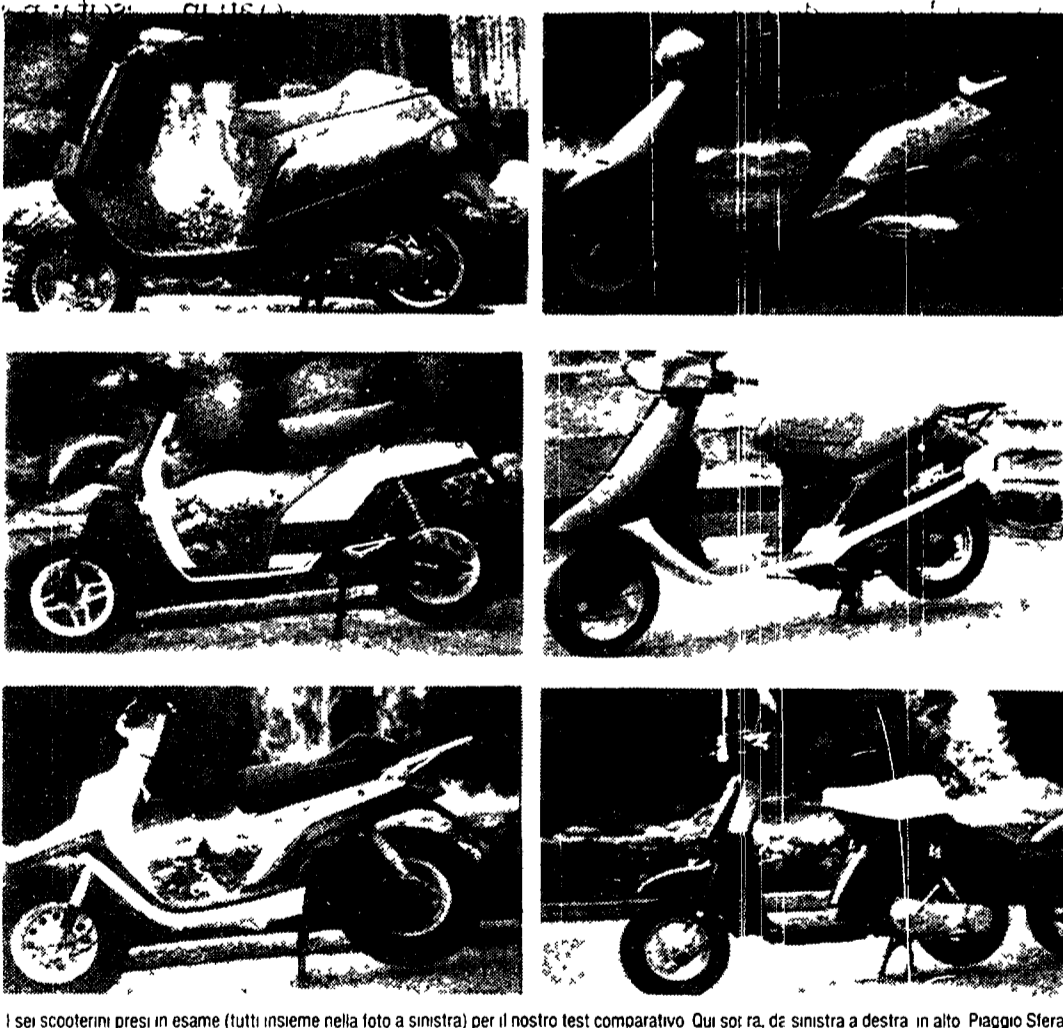
Sotto esame sei «scooterini» di 50 cc senza targa e senza patente i protagonisti indiscussi del traffico cittadino. Dopo il monopolio estero degli ultimi anni con Sfera e Amico il prodotto italiano è di nuovo ai vertici mentre si affaccia sul nostro mercato il primo scooter cinese. Grande economicità di esercizio per tutti ma prezzi da 1.450.000 lire a oltre tre milioni.

CARLO BRACCINI



CONDIZIONI DI VENDITA IN ITALIA		
Marca/tipo	Prezzo L.	Formula
APRILIA AMICO	3.040.000	chiavi in mano
MBK BOOSTER	2.800.000	franco importatore
PIAGGIO SFERA	2.950.000	chiavi in mano
QUINGQI	1.450.000	franco importatore
BENELLI S 50	1.750.000	franco fabbrica
HONDA VISION	2.660.000	franco concessionario

Si sceglie per necessità per comodità per spazio o anche semplicemente per moda. In tutti i casi però è lo scooter il protagonista del traffico metropolitano degli anni Novanta. Senza targa e senza patente perché è comodo, a tutti gli effetti ma soprattutto senza il fastidio del casco. Il mercato italiano si è gettato a capofitto sul piccolo motore lindrico di soli 50 cc, ritenuto innocuo per sottrarsi allo stress e al costo dell'ingorgo quotidiano. In Europa nel 1990 si sono venduti 240.000 scooter di 50 cc e le previsioni per il 1991 parlano di superare abbondantemente le 300.000 unità un terzo circa delle quali finiranno (o resteranno) nel nostro Paese. Dei 20 modelli attualmente disponibili in Italia ne abbiamo preso in esame sei tra i più significativi per qualità e caratteristiche e prezzo in ordine alfabetico: Aprilia Amico il Benelli S 50 Honda Vision il MBK Booster il Piaggio Sfera e il Quingqi 50. Una scelta piuttosto eterogenea passando da proposte recentissime frutto di una lunga sperimentazione e di un'accurata industrializzazione come Amico e Sfera a modelli sul mercato già da qualche anno ma ancora attuali come il Vision o i propri fenomeni di moda come il Booster per andare decisamente controcorrente con il Benelli S 50 economicoissimo ma piuttosto datato e fatiscente sul primo scooter di produzione cinese importato in Italia il Quingqi al



I sei scooterini presi in esame (tutti insieme nella foto a sinistra) per il nostro test comparativo. Qui sopra, da sinistra a destra in alto: Piaggio Sfera e Aprilia Amico; al centro: Benelli S50 e Honda Vision; sotto: MBK Booster e il cinese Quingqi.

di un motore di cilindrata di 50 cc, dalla generosità della scocca e dal design che lo rende un oggetto di moda. Il Booster trova una adeguata collocazione anche al guidatore di statura superiore, all'utente che preferisce il Vision risente della compattezza generale tipica della produzione giapponese. Il Benelli S 50 è un modello che divide la strada con il Quingqi tanto compatto al punto da sembrare quasi un scooter di tipo orientale. In merito si apprezza per tutti i caratteri di leggerezza e di maneggevolezza (con tanto di rinuncia del Quingqi di gran lunga il più leggero appena 15 kg) e di silenziosità. I dati di peso e di consumi sono un po' moderni e

sempre all'altezza della situazione, inquinano pochissimo col fumo e col rumore e garantiscono una ideata vivacità in ogni condizione per merito della omogeneità della trasmissione automatica, con il Booster addirittura un troppo subentrante nella partenza del semaforo la scelta del cambio a due rapporti condiziona negativamente le doti di spunto del Benelli nelle scelte più impegnative e disinvolte il Quingqi si muove con rapidità anche se il suo motore non regge il confronto con i rivali più moderni in quanto a silenziosità e assenza di vibrazioni. Eccellenti i consumi in questo caso un dato pressoché scontato: il Booster è un assoluto del S 50 con prestazioni superiori

ad 40 km con un litro di media inavvicinabile per la diretta concorrenza. Tirando le somme Sfera e Amico mantengono tutte le promesse che hanno a compimento il loro debutto e si pongono come due delle migliori realizzazioni dell'intera produzione mondiale. I giapponesi d'Europa, Boxer e Vision si confermano mezzi validi e ben realizzati, ciascuno con caratteristiche specifiche e indirizzato a una clientela ben precisa. Il S 50 merita una giusta considerazione per il suo efficace rapporto qualità/prezzo oggi disponibile sul mercato mentre il Quingqi non riesce a trasferire sulla carta la sua qualità migliore. Il simpatico

Un'ultima nota riguarda la velocità massima dei mezzi provati che per legge non deve superare i 40 km orari. Non è certo il caso di colpevolizzare le case e i importatori se questo si è verificato in una sola occasione anche perché con una serie di operazioni (non tutte semplicissime e per la verità) si possono far incrementare le prestazioni degli scooter così come non va dimenticato che questi veicoli sono perfettamente in grado di raggiungere velocità massime superiori e in piena sicurezza grazie all'opportuno dimensionamento della cilindrata e dell'impianto frenante. Forse varrebbe la pena di tenerne in considerazione nell'applicazione del Nuovo Codice della strada.