

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 teni 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

sfavorevole 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 avanza 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

successivi. Poi stretto nell'assedio del traffico contemporaneo il nuovo boom del veicolo cittadino per eccellenza porta la firma dei moderni 50 cc «senza targa» senza patente e soprattutto senza casco obbligatorio.

Pochi veicoli hanno avuto una storia «universale» come lo scooter, indiscusso protagonista nella motorizzazione dell'immediato 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'assedio del traffico contemporaneo il nuovo boom del veicolo cittadino per eccellenza porta la firma dei moderni 50 cc «senza targa» senza patente e soprattutto senza casco obbligatorio.

questo geniale prodotto fino a diventare 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 «millepre» tollerato dal pubblico motociclista ma molto spesso rifiutato dalla più vasta ed eterogenea 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'immatricolazione 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, accresciute 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



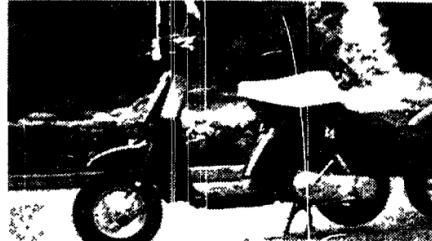
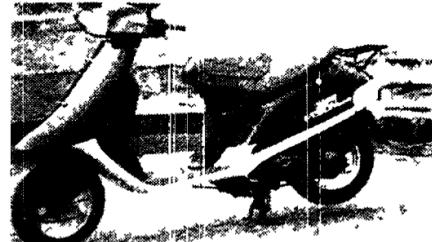
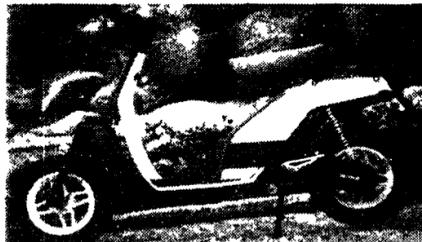
CONDIZIONI DI VENDITA IN ITALIA

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 scooterino 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 rischio dell'ingorgo quotidiano.

In Europa nel 1990 si sono venduti 240.000 scooterini 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 la 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 piano 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.

del carburante e sparisce in un attimo. Sfera e Amico e anche l'orologio Essenziali in versione «crusca» del S 50 e del Quingqi limitati pratici anche al solo traffico turistico con i loro metri.

Pur condividendo una impostazione tecnica di base con telaio tubolare e carrozzeria in materiale plastico (la classica Vespa) il contrino di sponibilità di una scocca portante di ispirazione automobilistica (e ndr) non in un modo notevole differenza. Il ciclo di ciclistica di meccanica. Tutto molto moderno a due tempi con miscelazione dell'olio separata e raffinata in un unico sistema di iniezione. I componenti sono per essere diretti e influenze della dimensione

estrate e dalla generosità della scocca dondolo e così sulla Sfera, l'Amico o il bordo del Booster trova una adeguata collocazione anche il guidatore di sinistra superiore all'indietro. Il Vision risente della compattezza generale tipica della produzione giapponese. Il Benelli ha condiviso con il Quingqi tanto compatto il punto di sembrare quasi un scalinello soprattutto all'entrata in marcia. Si apprezza per tutti i cecchi di maneggevolezza (con tanto di rinuncia del Quingqi di gran lunga il più leggero appena 15 kg) e scocca grande. I fili di guida Sfera scarsezza però tra

diverze «Allone d'Achille» di molti scooter l'assorbimento del fumo e del rumore e garanzia. Sfera l'unico a non inibire le prestazioni in un'infinita di versioni in un solo scooter. Il Booster è un'ottima trasmissione automatica, con il Booster addirittura un troppo cuberente nelle parti che il semaforo. La scelta del cambio a due rapporti condiziona negativamente le doti di spunto del Benelli nelle varie più impegnative. Il 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

sempre all'altezza della situazione, inquinano pochissimo col fumo e col rumore e garantiscono una ideata vivacità in ogni condizione per merito della onnipresente trasmissione automatica, con il Booster addirittura un troppo cuberente nelle parti che il semaforo. La scelta del cambio a due rapporti condiziona negativamente le doti di spunto del Benelli nelle varie più impegnative. Il 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

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 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.