

PROVA SCOOTER

5 MAXI A PALERMO

*di Federico Aliverti,
foto Gigi Soldano e Alessio Barbanti*



L'Isola vista in "automatico"

A row of five scooters is parked on a paved street in front of a historic building with a large bell tower. The scooters are of various colors: dark blue, light blue, white, and silver. The building has arched windows and a balcony. A tall palm tree stands to the right of the scooters. The scene is set in Palermo, Sicily.

L'abbigliamento
utilizzato
per questo servizio
è di Armani Jeans

Cinque rappresentativi modelli da 150 cc in su per scoprire il gusto di muoversi in "automatico" dentro e fuori i centri abitati. Una prova ambientata nella splendida Sicilia, nella zona di Palermo: protagonisti eccellenti Aprilia Scarabeo 150, Gilera Runner 180, Kymco Dink 150, Suzuki Burgman 400 e Yamaha Majesty 250 ABS

● Non si ferma mai. Il traffico, a Palermo, non conosce sosta. Giorno e notte, è convulso alla stessa maniera.

Da destra, da sinistra: le macchine entrano da ogni parte. Se non si sente un clackson suonare, vuol dire che la via è libera. Vince chi non molla, chi fa finta di non vedere l'altro. E' un continuo "zigozago", come dicono qui.

Bella palestra la guida di Palermo. Sembra un videogiochi ad ostacoli, dove bisogna evitare, oltre alle auto, carretti tirati a mano, Ape Piaggio di tutti i colori e grosse moto BMW che svicolano più veloci degli scooter (la Marca tedesca va per la maggiore, ma adesso pare che sia più in voga la Triumph).

A Palermo si viaggia su un tappeto grigio lucido come il marmo e viscido come il sapone. Stare in equilibrio è un'impresa. E quando riesci c'è da evitare la buca, la ghiaia, la terra che sostie-



tuisce l'asfalto che ormai è solo un ricordo. In certi punti questa città ricorda una Cashbah "tunisina", pullulante di umanità, di colori, di profumi. Ci sono dei mercati, come quello della "Vucceria", che non ci crederesti se non li vedessi. Di smog c'è n'è tanto, eppure riescono ad emergere dal grigiore chiese normanne, musei, palazzi e ville principesche. Un incanto. Ci si rende conto che un tempo Palermo era centro di mondanità. Peccato che ora tutto ciò sia valorizzato solo in parte.

Ma Palermo è fatta anche di mare, della spiaggia di Mondello che è un incanto, dell'altura di Monreale dove, il primo maggio, si svolge la festa del Crocifisso che è una cosa pazzesca. Luci, colori, la gara dei cavalli... Da vedere assolutamente. C'è musica nell'aria, perché la gente parla in un modo speciale. Una cantilena unica. Una musica che ti prende, che ti fa sorridere, che vorresti parlare anche tu. Magica Palermo. Poche ore qui e ti viene voglia di essere dentro a questa realtà, di viverla fino in fondo

E poi basta fare qualche km per scoprire spiagge da cartolina, come quelle di Scopello dove c'è una tonnara che pare disegnata su tela.

Il "fuoriporta" di Palermo è notevole. Ecco perché, dopo Milano per i 50 cc e Roma per i 125 cc, abbiamo scelto di provare qui 5 maxiscooter. Sotto un cielo primaverile, abbiamo "sguinzagliato"

l'Aprilia Scarabeo 150, il Yamaha Majesty 250, il Suzuki Burgman 400, il Gilera Runner 180 e il Kymco Dink 150. Un pacchetto di "caramelle tuttigusti" pronte a ingolosire i palati più diversi. Comfort, libertà, destrezza e, perché no, "immagine", attendono solo la conferma della strada.

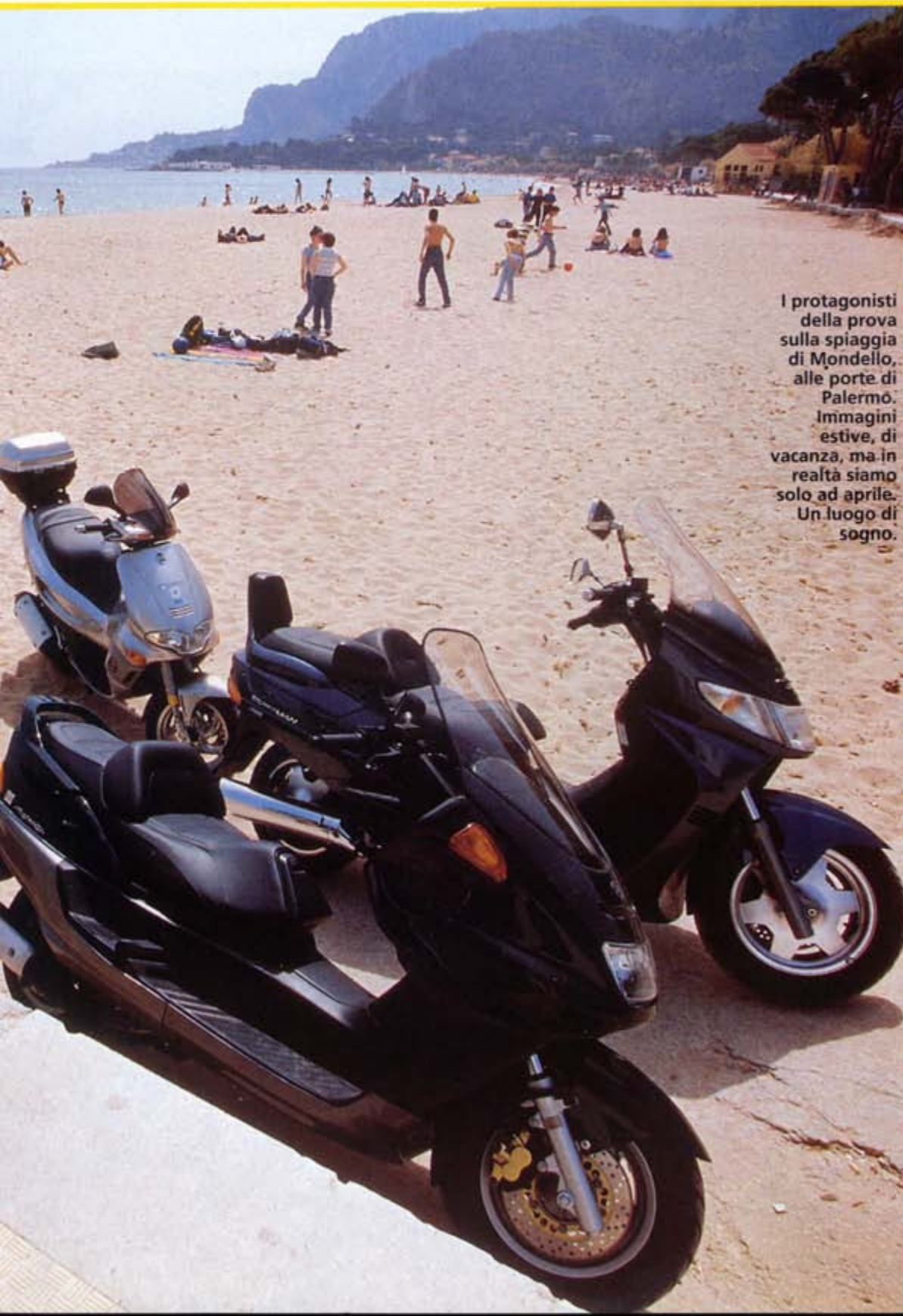
Si parte dalla piazza dell'antica Vicaria,



ed è subito ingorgo, rallentamento, distanze millimetriche e riflessi sempre all'erta. Con l'indisciplina ci si illude di guadagnare tempo, in realtà ci si batte "a duello" per un pugno di metri. L'asfalto è ovunque insidioso, tirato a cera: una bella prova d'esame per i nostri gioiellini che si sono messi a girare in lungo e in largo per il capoluogo: Corso

Vittorio Emanuele, via Maqueda, via Roma, vicoli e stradine. L'imprevisto è sempre in agguato. Minacciosi cofani spuntano dalle traverse quando meno te l'aspetti. Stop e precedenza sono un'opinione. Per non parlare del parcheggio: una necessità che il piano regolatore non sempre soddisfa. Se il traffico fosse una malattia, una buona me-

dicina potrebbe essere lo **Scarabeo 150**. Fatto apposta per chi chiede allo scooter comfort nel turismo a medio raggio e agilità nel commuting urbano, il neonato di Casa Aprilia si rivela a tutti gli effetti un compromesso intelligente. Può soddisfare ogni esigenza assicurando di fatto al ruolo di capostipite del nuovo filone della "moto automatica".



I protagonisti della prova sulla spiaggia di Mondello, alle porte di Palermo. Immagini estive, di vacanza, ma in realtà siamo solo ad aprile. Un luogo di sogno.



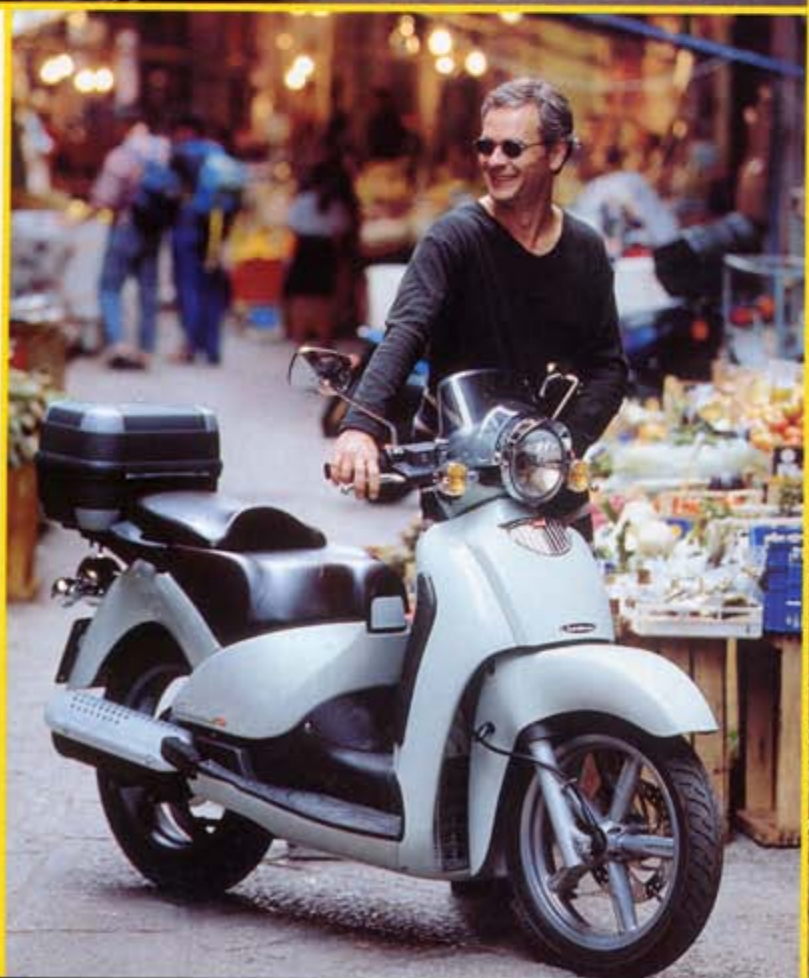
PROVA SPECIALE IN SICILIA

182

La Casa di Noale sorprende ancora. Ha estratto dal cilindro l'ennesimo cocktail di innovazione, tecnologia e originalità rispondendo alle esigenze di chi, mai quanto a Palermo, necessita di un mezzo stabile e maneggevole nel traffico caotico e allo stesso tempo comodo e brillante per le puntatine fuori porta. In

Sicilia lo Scarabeo, peraltro molto diffuso nella versione da 50 cc, ha destato la curiosità di giovani e meno giovani per il richiamo non troppo velato alle linee retrò di celebri modelli degli anni 50. Infatti rispolvera orgoglioso un design in cui si sovrappongono i ricordi in bianco e nero del mitico Galletto. Molte finiture appaiono curate, originali, robuste, e confezionano con gusto particolari tecnici di primissimo livello. Lo Scarabeo, tanto più in questa versione a motoriz-

zazione "autostradale", miscela in giusto equilibrio abitabilità e comfort da scooter con ciclistica e impostazione di guida da moto "pura". E' sicuramente il primo mezzo a 2 ruote che riesce ad avvicinare tipologie per tradizione agli antipodi. Il tuffo nel passato, come detto, si limita all'impatto visivo. Andando a spasso per i viali di Palermo, infatti, la sensazione di funzionalità e grande stabilità discosta questo mezzo dalle canoniche caratteristiche di guida dei "city-



bike" a ruote alte. Il potente propulsore dà il meglio di sé in accelerazione e anche quando si arriva attorno ai 100 km/h c'è del margine sufficiente per sorpassare o innalzare rapidamente la velocità di marcia. Il contachilometri scarta molto: segna 140 km/h, invece si viaggia a poco più di 110 km/h. Il monocilindrico Rotax a 4T ha un ottimo tiro in basso ed è lineare nella progressione. Ha quell'inconfondibile fruscio di distribuzione che non è molto piacevole

all'udito. Visto frontalmente, il pronunciato parafrangente a becco "rimpicciolisce" la gomma e il largo scudo anteriore offre subito un'idea di elevato grado di protettività. La frenata risulta eccellente in termini di potenza e modulabilità. L'ampio angolo di sterzo può essere sfruttato a fondo perché lo Scarabeo non dà la sensazione, tipica degli scooter a ruote basse, di "cadere" all'interno delle curve. Sporgenze, buchi, tombini e qualsiasi altra trappola riser-

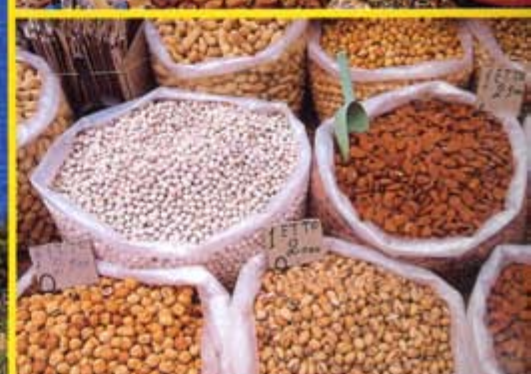
vata dal manto stradale, sono insidie che il maxiscooter affronta con neutralità e compostezza. Certo, con questi ingombri e con questo peso la maneggevolezza non è all'apice, ma lo Scarabeo è piacevole. E' un po' lento nelle reazioni, ma trasmette molta sicurezza. Le vibrazioni sono minime. Il comfort e la capacità di carico non sono allineati alla concorrenza: sotto alla sella non c'è nulla e dietro lo scudo il vano è poco profondo. Però c'è il bauletto e, in op-



Sopra, nella piazza di Monreale dove, il primo maggio, si svolge la festa del Crocefisso.



La splendida tonnara di Scopello. A sinistra, nel mercato della Vucciria (che significa chiasso), a Palermo.



zione, le borse laterali. Gli ingombri, però, salgono e svincolare fra le macchine può diventare difficile.

La posizione di guida è corretta e naturale: schiena eretta, braccia distese comodamente verso il largo manubrio e ginocchia perfettamente a 90°: un classico che piace.

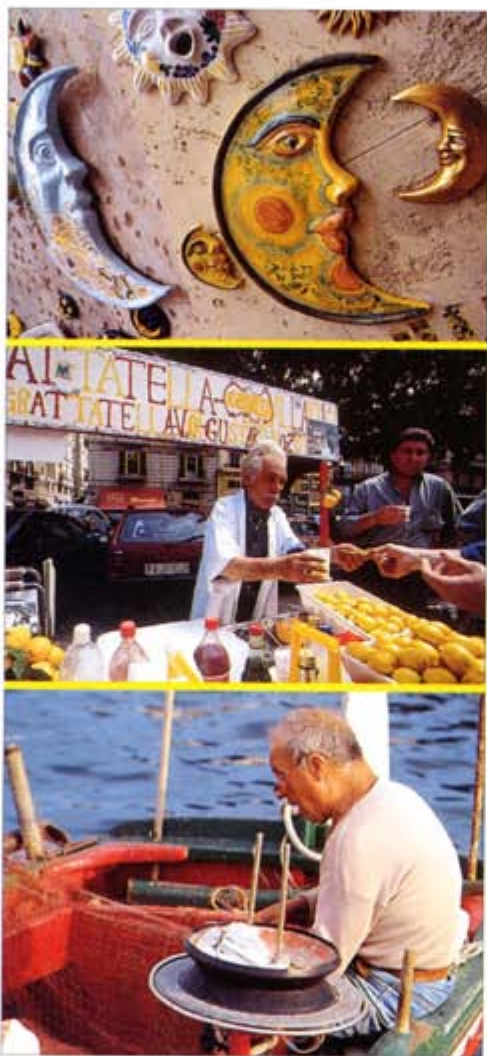
Solo il collaudatissimo **Yamaha Majesty 250 ABS** riesce ad offrire altrettanto equilibrio. Il quarto di litro giapponese, però, vanta un livello di comfort ancor più elevato nei tragitti a medio raggio, pur mantenendo soddisfacenti doti di guidabilità nel centro urbano. Non a caso lo scooterone targato Yamaha veleggia da anni indisturbato ai vertici degli indici di gradimento del popolo palermitano e non solo di quello. La posizione di guida è sostanzialmente comoda per ogni taglia, anche se i piloti di statura più alta si trovano costretti a "puntare" i piedi sulla pedana mantenendo la classica posizione adottata sulle cruiser. Nonostante l'ingombrante presenza del tunnel centrale, che comunque ingloba un profondo vano protetto da una serratura, sulle pedane i piedi godono di una certa libertà. Il fatto è che l'appoggio è alto e così le ginocchia risultano un po' piegate. La capacità di carico è ottimizzata da un pratico ripostiglio di forma asimmetrica posto dietro lo scudo e dal capiente vano sottosella impreziosito dalla luce di cortesia. La strumentazione è completa e gli indicatori fluorescenti sono ben leggibili. L'intonazione sportiva del terminale, apprezzabile per le finiture in alluminio,

si inserisce con discrezione nell'estetica moderna ed elegante. Colori brillanti ma poco appariscenti si sposano con linee moderne e rassicuranti. Il propulsore è silenzioso, fluido e regolare. La temperatura dell'acqua si mantiene costante, non dà il minimo cenno di ascesa verso la zona rossa nemmeno quando si rimane invischianti nel traffico della città. Quando poi ci si spinge sulle statali circostanti, si possono tenere medie decisamente elevate, anche se le folate che arrivano dal mare creano fastidiosi vortici all'altezza delle ginocchia. Nel

centro città, invece, l'unico vero limite di questo scooter è l'ingombro totale che non consente di inserirsi negli spazi più angusti a dispetto di una maneggevolezza sempre invidiabile nonostante la mole.

La frenata è progressiva e potente, e l'ABS si rivela determinante quando si percorrono i lunghi viali viscidati che si dipanano attorno al centro del capoluogo. Nel traffico cittadino la brillantezza del 4 tempi compensa l'ovvio gap rispetto all'agilità dei cinquantini più leggeri. Nei tratti misti, anche in quelli più impegnativi, le

prestazioni assolute sconfinano dal più comune concetto di scooter permettendo di operare gustose uscite di curva. Anche a passo spedito, la ripresa si attesta su valori di vertice agevolando le operazioni di sorpasso. Peccato che il Majesty, sulle pronunciate asperità e i continui avvallamenti del manto stradale, denunci evidenti limiti di assetto. Le sospensioni rivelano un comportamento disomogeneo avviabile solo con un'accurata messa a punto. La coppia di ammortizzatori posteriori risponde seccamente alle sconnessioni, mentre la



Nella foto grande, gli scooter nel porto di Sferracavallo, a pochi chilometri dalla città di Palermo. A destra, davanti al Politeama e più sotto di fronte alla cattedrale della città. La città e tutta la Regione stanno compiendo notevoli sforzi per sviluppare il turismo sull'isola.



morbida forcella copia egregiamente l'asfalto solo se si mantiene regolare. Insomma, il Majesty rimane pur sempre uno scooter e, sia pur eccellente in senso assoluto, sotto certi aspetti ha ancora qualcosa da invidiare alle moto.

Stesso discorso vale per il **Burgman 400**: elegante, comodo e veloce, lamenta qualche limite di stabilità alle andature più elevate. Ma le prerogative di questo mezzo non sono certo la solidità del telaio o l'assetto in curva. Gli ingegneri Suzuki hanno puntato e centrato un altro obiettivo, solo pochi anni addietro fantascientifico. Il maxiscoter, infatti, si presenta come il più versatile e "comodoso" mezzo a 2 ruote, in grado di raccordare le traverse dei centri abitati ai più lunghi tratti autostradali. A un carattere aggressivo e muscolare, il mastodonte sa sposare la grazia di una ciclistica tutto sommato maneggevole e rigorosa. Lo scarico maestoso e parallelo a terra, la poltrona a 2 piani che "sostituisce" la sella, e l'imponente frontale rifinito con accorgimenti pregevoli, sono gli attestati più evidenti dell'opulenza del Burgman, così assimilabile al gusto barocco di questa città. Il marcato sviluppo longitudinale della sella, che vanta un piano molto vicino a terra (meno di 700 mm!), si riflette positiva-



Al centro, una bella panoramica di Castellamare del Golfo, a circa 50 km da Palermo, località che con gli scooter si raggiunge in tempi brevi. Più a destra, davanti a una delle più antiche focaccerie della città siciliana.



Palermo e la vita su 2 ruote

Primo Sabato di giugno, sono le 13.00 circa e la piazza di Mondello si comincia a popolare. La gente arriva da ogni parte della città per venire a pranzare in riva al mare. Inizia la sfilata di scooter, motociclette e altro (in questo "altro" un posto in primo piano spetta alle cabriolet, soprattutto Mercedes). Ci sono circa 30° C all'ombra, temperatura mite se si considerano i picchi di 40° C del mese di agosto. I primi ad arrivare sono i ragazzini con gli scooter, che magari hanno "marinato" anche l'ultimo giorno di scuola, in sella ai loro "bolidi" da oltre 100 km/h. Si fermano, si tolgono il casco (la "scodella") e ancora increduli di essere miracolosamente riusciti a passare incolumi dai sei o sette posti di blocco di Polizia, Carabinieri e Guardia di Finanza, incominciano la lunga e singolare operazione di parcheggio. Siccome hanno provveduto il giorno stesso in cui hanno acquistato lo scooter a togliere il cavalletto perché non reggerebbe alle pieghe mozzafiato, l'operazione di stazionamento può diventare più difficile del previsto. Una volta riusciti, si passa all'altrettanto difficile incatenamento. Sudati ma soddisfatti, dopo dieci minuti alcuni di loro si guardano intorno e aprono con aria di

superiorità il vano portaoggetti, estraendo il bloccadisco tra lo stupore di molti e l'ammirazione delle ragazzine. Ma c'è sempre il playboy della situazione, quello che la sa lunga, che solitamente è anche il più facoltoso del gruppo e che ha quasi sempre l'onore dell'ultima parola: lui ha sempre una "marcia" in più ed ecco allora che esibisce un tecnologico antiturbo elettronico con telecomando a distanza! Viene inserito strategicamente un attimo prima che alcuni si sentano al sicuro con la trovata del bloccadisco. Dopo tutte queste operazioni eseguite maniacalmente, i "galli" del gruppo si guardano intorno, alzano il colletto del giubbotto di jeans, si passano una mano fra i capelli e incendono a testa alta con fare regale verso il bar. Ma sono le 13.30... l'ora d'uscita dalle scuole e non c'è tempo da perdere. Via di gran carriera, impazzendo a divincolare lo scooter da catene, bloccadisco e quant'altro. Intanto si fa prepotente il rombo di una grossa enduro a 4 tempi: è lui, non c'è dubbio, non ha saputo resistere al richiamo del sabato di giugno e, pur avendo fatto la notte, l'instancabile carabiniere è arrivato in sella a quel che resta della sua - una volta - gloriosa

Yamaha TT600 con il silenziatore in decomposizione. Posteggia di corsa, scende "operativo" dalla moto mentre gli brilla il display del "citofono" appeso alla cinta come ultimo modello di telefono cellulare, mentre la moto perde olio da tutte le parti. Eppure gli avevano detto che era un ottimo affare quella TT... Ma ecco un sibilo: sopraggiunge una sportiva giapponese ultra-alleggerita. Fa parte della concorrenza, ovvero i poliziotti. Sì, poliziotti in abiti civili con la ragazza al seguito. Il loro viso è a metà tra il disgusto e la gioia di essere ancora vive dopo la tirata, sul rettilineo del lungomare. Prima di spegnere la moto nel parcheggio ci sta bene una bella sgasata... Ecco, infine, le ultime due specie di



motociclisti che a Palermo dominano: BMWisti e Ducatisti. Quest'ultima si divide in due sottospecie: i "pomponi" e i "fighetti", che di solito sono ex-BMWisti o debuttanti nelle due ruote. I "pomponi" arrivano tutti in gruppo, sono quelli con le moto monoposto, i fari oscurati, i caschi integrali da stipendio medio di Direttore di banca, la visiera a specchio, il giubbino della tuta di pelle nonostante i 30° C, lo "sguardo" in titanio, l'anima in fibra di carbonio e i cappelletti-ruota in ergal. Sfrecciano ogni domenica per le strade di montagna dell'isola, rischiando la vita tra trattori in corsia di sorpasso e carretti siciliani controsenso. Dopo i "pomponi" arrivano i "fighetti", che sembrano

tutti fare parte della stessa setta, quella della Ducati Monster. Arrivano con le moto belle pulite, rigorosamente di serie e quasi tutte 600 nelle varie colorazioni. I "fighetti" vestono elegante: giacca Belstaf, scarpe lucide allacciate e occhiali da sole. Uomini o donne non fa differenza, perché usano la loro Ducati come fosse un ciclomotore Honda SH... Parlano tra loro come se avessero un codice segreto: parlano di tutto tranne che di moto. Alcuni di loro addirittura pensano che, visto che la Monster va così di moda, forse è prodotta dalla BMW o dalla Piaggio. Cari lettori, tenetevi forte, arriva il pezzo forte del motociclismo palermitano, ovvero il BMWista con la R1100GS e le borse laterali montate. Breve descrizione: capello ingelato nerolucido, occhiali da sole infilati nei capelli, fisico da culturista, pelle iperabbronzata, maglietta bianca traforata aderente con grande scollatura che lascia bene in vista una catena con pendaglio in osso bianco, tatuaggio sull'avambraccio, orologio-patacca in acciaio con catenina d'oro attorcigliata al cinturino e pantaloni dalle mille tasche. Il nostro tipo esita un attimo davanti ai paletti che delimitano il parcheggio: è lì a due passi dal suo posto moto, ma non ci passa perché la BMW è larga

mente sul comfort per il pilota. Comodamente appoggiato ad un morbido schienalino, il passeggero potrà smontare davanti al Teatro Massimo o alla Cattedrale rilassato come dopo un tragitto in taxi. Per tanto comfort, tuttavia, si paga dazio: accedere al vano portacasco, sotto il sole di Palermo, diventa impresa complessa dal momento che si perdono diversi minuti ad armeggiare con la serratura e a fare i conti col ridotto angolo di apertura della sella. In termini di guidabilità, l'esclusivo monoammortizzatore posteriore fornisce molta aderenza, mentre la forcella anteriore lamenta un ritorno troppo secco quando si incappa in buche o asperità. La stazza non è un grosso handicap, infatti il serbatoio, posto in basso e al centro, favorisce una distribuzione dei pesi ottimale. In più la pedana smussata al centro, facilita l'appoggio dei piedi a terra. La frenata è eccellente, ma il sistema integrale, quando piove e l'asfalto qui si fa più viscido che altrove, non convince del tutto. Allorché occorre arrestarsi o decelerare mentre si percorre una curva, l'avantreno può prender sotto perché la ruota anteriore tende a "bloccare". Il rendimento di frizione e variatore è impeccabile, la silenziosità meccanica è notevole e le performance del propulsore sono "esagerate". Si possono raggiungere anche gli ottimistici 160 km/h indicati e le accelerazioni, dopo qualche piccola incertezza nei

quanto un'utilitaria. Intanto il sole picchia, il gel si squaglia e goccioline di sudore rendono lucida la sua fronte. Ma lui non demorde e aspetta con pazienza che la sua compagna, griffata fino ai denti, si stacchi dal telefonino. Dopo 10 minuti sotto al sole, lei chiude il telefono e allora lui, dal "basso" del suo retro e sessantia, cerca di improvvisare una retromarcia, e dopo aver pedalato all'incontrario per un paio di metri riparte e fa un giro della piazza per raffreddare le caviglie che intanto si erano ustionate contro i cilindri. Poi esistono quelli con la R1100RT e la LT. Di solito arrivano in contemporanea: si guardano da lontano, puntano l'unico posto rimasto e si fiondano ad occuparlo. A un metro dalla collisione si riconoscono, frenano ed evitano lo scontro. Il primo dice: «Meno male che c'è l'ABS, compà». E il secondo: «A mia ha l'ABS e 'u stereo, compà». E subito inizia una discussione molto colorita sull'impossibilità di fare a meno delle manopole riscaldate in una città come la nostra. Anche grazie a quest'utenza così "raffinata ed elegante", Palermo è riuscita ad essere la città con il più alto numero di moto BMW.

Fulvio Trapani

starter automatico rimane innestato più del previsto "sporcando" un po' l'erogazione. Nei cambi di corsia sui tratti extraurbani si innescano antipatici ondeggiamenti facilmente riassettabili in virtù di una pregevole direzionalità. Le sospensioni hanno una risposta secca e rigida ma, si sa, più che tra i tombini cittadini, il Runner ritrova la propria



tragitto casa-ufficio. Il Dink è affidabile, concreto, robusto. Tuttavia sa distinguersi anche per l'aspetto singolare e simpatico: la sella è sontuosa, iperimbottita, quasi "gommosa". Il frontale, che "spara" lateralmente ingombranti specchietti, ha un design indiscutibilmente originale, volutamente anticonvenzionale. Il contagiri, dislocato sulla sinistra del tachimetro, e il lussuoso rivestimento del capiente vano portacasco, sono un paio di piccoli accorgimenti che denotano la buona cura costruttiva. Tuttavia ci sono particolari, come ad esempio l'accoppiamento delle plastiche, che sono di livello leggermente inferiore a scooter meglio rifiniti. La ciclistica non è priva di pecche: il telaio in tubi d'acciaio non sembra

identità nei tratti guidati, anche i più impegnativi. Si addice insomma più al figlio smanettone che al padre impiegato. Fuori dai riflettori di moda e di tendenza, ma studiato più semplicemente per essere una soluzione a chi abbia come problema quotidiano il trasferimento urbano, il **Kymco Dink 150** racchiude in sé tutta quella praticità, quell'essenzialità, e quell'economia di utilizzo necessari per coprire giornalmente il

molto rigido e la sospensione posteriore è così cedevole che, se si innescano ondeggiamenti, occorre chiudere il gas per ristabilire la neutralità dinamica. Anche la forcella non è il massimo: rimbalza un po' sulle asperità. Perdi più la scarsa protezione aerodinamica consiglia di orbitare solo attorno alle strade urbane, con rare puntatine fuori porta. E' un peccato perché il monocilindrico a 4 tempi raffreddato a liquido è sufficien-

primitissimi metri, risultano sbalorditive. La stabilità rimane ottima anche in velocità di punta, tuttavia l'effetto vela, derivante dalle dimensioni della grossa carrozzeria, può innescare fastidiosi ondeggiamenti. I pneumatici, di sezione generosa, garantiscono un notevole appoggio laterale tant'è che in curva è piuttosto facile strisciare con il cavalletto per terra. Tuttavia non è consigliabile forzare il ritmo data la posizione di guida turistica: sembra quasi di stare "aggrappati" all'alto manubrio e la schiena è troppo rilassata. Peccato infine che lo sforzo per issarlo sul cavalletto centrale sia notevole.

Al contrario il **Gilera Runner FXR 180** si parcheggia comodamente su una stampella laterale, fuori dall'Università, sul lungomare o davanti all'ufficio. Questo scooter calza su misura innanzitutto ai giovani che sgusciano come siluri tra le lunghe file del traffico locale e che conoscono a memoria le più belle curve del circondario. Lo "scavalco" per montare in sella è quello tipico della moto alla quale si ispira anche nel comportamento su strada. Il Runner è fuori da ogni schema, interpreta come nessuno l'idea di scooter "estremo" che non accetta compromessi. Quello che porta nel DNA tutti i caratteri delle moto sportive. Lo scudo anteriore, con le frecce integrate nel "becco", richiama l'idea delle sport-tourer, così come la ridottissima pedana poggipiedi ricorda, tant'è essenziale, il concetto di pedalina. Di profilo le linee si intrecciano in una sovrapposizione tra moto e scooter. Il parafango è piccolo e avvolgente, le fiancate sono "svasate" e il tunnel centrale è imponente. Il telaio, in tubi d'acciaio, è di stretta derivazione sportiva e ospita nella propria triangolazione un capiente serbatoio a tutto vantaggio della corretta distribuzione dei pesi. Lo "zigzag" non è fulmineo perchè il baricentro risulta un po' alto principalmente a causa della sella, distante oltre 800 mm da terra. Per contro, l'impostazione di guida è discretamente confortevole e molto "avvolgente". Il busto è posizionato in maniera eretta, la distanza dal manubrio è giustamente proporzionata con le dimensioni dello scooter cosicché le braccia flettono solo leggermente. La sella è lunga e ampia. Permette ampi spostamenti longitudinali che consentono di "aggiustarsi" la mo-

to secondo le diverse esigenze di guida. Anche i più alti non lamentano le ginocchia contro lo scudo. Certo è che l'appoggio dei piedi, ai continui stop che intralciano il traffico, diventa proibitivo per i piloti di statura medio-bassa. Il propulsore racchiude in sé tutta l'esuberanza del 2 tempi e, pur supportato da una ciclistica adeguata, va sbrigliato

con la dovuta cautela. Occorre una certa circospezione e comunque una buona dose di progressione per spalancare il gas. La frizione, benché poco incisiva nei primi tratti, non arresta le coinvolgenti accelerazioni e gli allunghi vispi che si mantengono tali anche dopo un lungo utilizzo alle temperature "africane" del capoluogo. A freddo, invece, lo



Ancora momenti di colore palermitano e dei bellissimi dintorni della città. Sotto, l'antica tonnara di Coppello, a destra in visita al mercato di Vucciria e la piazza del Duomo di Corleone.





APRILIA SCARABEO

E' stato il più osservato durante la prova. E' solido, molto stabile e presenta un'ergonomia corretta. E' un po' lento nelle reazioni, non è il più maneggevole, ma trasmette un piacevole senso di solidità.



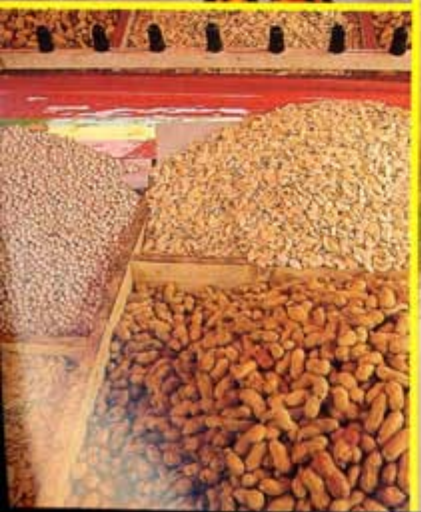
GILERA RUNNER

Accelerazioni brucianti, assetto rigido e tanta maneggevolezza. Ma la comodità di questo scooter non è il massimo.



SUZUKI BURGMAN

Comodo come una poltrona, lungo come un divano e veloce quasi quanto una moto. Col Suzuki i trasferimenti sono davvero agevoli, ma sul veloce oscilla un po' e in piega tocca presto l'asfalto.





KIMCO DINK LX
Poca spesa, tanta resa per uno scooter insolito nel design, ben equipaggiato e comodo. Qualche critica alle sospensioni.



YAMAHA MAJESTY ABS
E' stato il primo, ma alla fine è ancora il più equilibrato dei maxi scooter. Non a caso è il più venduto.

PROVA SPECIALE IN SICILIA

temente generoso da "traghettere" il Dink, senza sforzo, dalla città ai pittoreschi paesaggi circostanti. Uno degli aspetti più gradevoli è dato dalla vicinanza della sella al piano terra, a tutto vantaggio dell'utilizzo nel traffico, anche da parte delle donne. Il Kymco strizza l'occhio, malizioso, a un'utenza varia che sa apprezzarne il fascino discreto. Il motore è fluido e silenzioso, i freni modulabili e resistenti. Solo la posizione "raccolta" del pilota alla lunga può risultare stancante. Il peso contenuto e le ridotte dimensioni delle gomme, lo rendono molto agile. Se si guida "fluidi", l'incontro col benzinaio è più raro dei temporali estivi: il Dink beve poco e il serbatoio ha una buona capacità.

Ringraziamo della collaborazione il Presidente dell'Assemblea Regionale, on. Nicolò Cristaldi.

I nostri ringraziamenti vanno anche ai sig. Guido Evola e Toti Bartolotta della concessionaria di Palermo Evola Moto (Suzuki); ai concessionari Moto Sport (Aprilia), Bivona Rosario snc (Piaggio), Motori & Vip (Kymco), Moles (Yamaha) che con grande cortesia ci hanno aiutato a realizzare questo servizio.

I dati che contano

	Aprilia Scarabeo	Gilera Runner FXR	Kimco Dink LX	Suzuki Burgman	Yamaha Majesty ABS
Motore	Rotax 4T	Piaggio 2T	Kymco 4T	Suzuki 4T	Yamaha 4T
Cilindrata	150,9	175,8	150	385	249
Raffreddamento	liquido	liquido	liquido	liquido	liquido
Freni ant-post	disco-disco	disco-disco	disco-disco	disco-disco	disco-disco
Pneumatico ant	100/80-16	120/70-12	110/70-12	110/90-13	110/90-12
Pneumatico post	130/80-16	130/60-13	130/70-12	130/70-13	130/70-12
Velocità km/h*	114,0	117,4	109,0	138,2	122,7
0-400 m sec	18,550	17,265	20,684	17,523	18,728
Potenza CV-giri*	11,9-8.250	17,1-8.000	10,2-7.700	25,8-7.000	17,2-6.750
Coppia kgm-giri*	1,15-6.250	1,61-7.000	1,06-5.800	2,73-6.000	2,08-5.750
Peso a vuoto kg*	146,0	113,6	130,2	190,6	157,8
Cap. serbatoio litri	9,5	9	10,8	13	11
Consumo urbano km/l	23,8	17,2	25,0	15,9	22,7
Consumo extraurbano km/l	30,0	18,1	29,1	20,6	25,9
Altezza sella mm	800	815	730	690	700
Lunghezza mm	2.075	1.780	1.935	2.260	2.100
Prezzo lire c.i.m.	7.740.000	6.130	7.250	11.300	11.700

*Dati rilevati dal Centro Prove e Servizi