

YAMAHA XENTER 150

PREGI ● Estetica, sospensioni e carattere del motore

DIFETTI ● Frenata migliorabile

PREZZO € 2.990

PROVA SCOOTER

Lo Yamaha che mancava

di Maurizio Tanca | Yamaha entra a gamba tesa nel settore dei ruote alte di piccola cilindrata, all'attacco del sempiterno best-seller Honda Sh, con il nuovo Xenter 150, cui seguirà il 125. Prezzo: 2.990 euro

In effetti ci si è chiesto spesso come mai Yamaha latitasse nel segmento degli scooter a ruote alte e scudo stretto da 150 di cilindrata, dove Honda domina da anni "disturbata" da ben pochi avversari. Yamaha infatti ha in listino da un bel po' i più corposi XCity, ma solo nelle cilindrata di 125 e 250. Ma niente 150. Almeno fino ad oggi. Infatti, ecco qui il nuovissimo Xenter 150, la cui gestazione, da parte del team di ingegnerizzazione e design di Yamaha Motor Europe, è durata quattro anni. Il risultato è un prodotto elegante, di buona qualità e ben rifinito, e anche se alcune piccole lacune faranno magari arricciare un po' il naso, come vedremo il nuovo Yamaha con ruote da 16" ha comunque parecchie frecce al suo arco per risultare interessante, a partire dal prezzo: 2.990 euro, parabrezza e bauletto compresi, con disponibilità già da novembre e, ovviamente, con garanzia triennale Yamaha. A gennaio 2012 arriverà anche lo Xenter 125, che non abbiamo provato e del quale non si sa ancora il prezzo. Come accessori, sono disponibili anche una bella copertina paragambe dedicata (110 €), che non sbatte e non disturba la stabilità anche andando al massimo; un cuscinetto paraschiene per il passeggero da applicare al bauletto (39 €) e una borsa morbida da inserire sempre nel bauletto (49 €).



Quest'ultimo, bello e ben fatto anche come sistema di chiusura, ha la capacità di 39 litri, il che lo rende ospitale per un casco integrale più altre cosine, o per due caschi jet "veri", con visiera lunga. Colori disponibili? Avalanche White, Midnight Black, London Grey.

Xenter contro tutti

Per i patiti di numeri e statistiche, scorrendo la classifica delle vendite degli omologhi concorrenti con i quali lo Xenter 150 va a confrontarsi, il primo che troviamo è ovviamente l'Honda Sh150, sesto scooter più venduto in assoluto (6.009 esemplari a tutto ottobre 2011, prezzi di 3.430 euro per il GT e 3.580 per lo Special, parabrezza e bauletto compresi); segue l'Aprilia Scarabeo 200 (16° in lista con 2.271 pezzi: 2.990 euro, 3.210 per il modello 2011/2012); poi troviamo il Kymco Agility 200 (19°, 2.078 vendite, listino 2.620 euro, attualmente in promozione a 2.116); il 27° è il Malaguti Centro 160, che però andrà ad esaurimento, visto che purtroppo la storica azienda bolognese ha chiuso i battenti. Proseguiamo con un altro Kymco: People S 200, 28° con 1.281 unità vendute (3.427 euro, in promozione a 2.923); al 30° posto assoluto tra i primi 50 scooter più graditi dagli italiani, c'è il Suzuki Sixteen 150: ne sono stati immatricolati 1.171, prezzo 3.175 euro; buon 34° è il Peugeot

Tweet 150, 1.063 pezzi immatricolati, prezzo 2.050 euro; 35esima piazza per il Piaggio Liberty 150, con 1.056 vendite all'attivo e un prezzo di 2.600 euro (2.700 per la versione S). Chiudiamo questo elenco puramente informativo con un altro Kymco: Agility 150, 40°, 930 pezzi, 1.914 euro di listino (1.723 in promozione), e con il Sym Symphony 151, 47esimo con 841 esemplari venduti, al prezzo di 1.799 euro per il modello S, e 2.099 per l'R. Seguiremo con interesse come procederà l'inserimento del nuovo Yamaha in questo nugolo di piccoli corsari cittadini da qui alla fine del 2011, per valutarne l'indice di gradimento.





“ Il risultato è un prodotto elegante, di buona qualità e ben rifinito e interessante, a partire dal prezzo: 2.990 euro, parabrezza e bauletto compresi ”



Sotto i riflettori

Il nuovo scooter Yamaha è elegante e ben fatto, e stilisticamente ha una sua identità, in particolare nello stile dell'avantreno dai due grossi occhioni di famiglia. Bello il parabrezza ricurvo completamente trasparente, paramani compresi. Anche il design posteriore è piacevolmente ben coordinato, in particolare nella zona dei maniglioni dalla funzione evidentemente anche estetica, e con un ampio e ben visibile fanalino a led. Notevole anche il fatto che il portapacchi sia saldamente inglobato nella carrozzeria, e che il bauletto, realizzato

specificamente per far corpo unico con l'insieme, si incastra rapidamente in appositi incavi e rimane saldamente al suo posto, senza innescare noiosi scricchiolii. Da notare, inoltre, la linea del retrotreno "liberata" dalla presenza degli ammortizzatori, visto che qui abbiamo un "mono" quasi orizzontale che si intravede appena sulla destra, sopra al radiatore. Soluzione esclusiva, questa del radiatore posizionato a lato del motore, che abbassa il baricentro e limita l'ingombro frontale, vista anche la presenza di un telaio a doppia culla, quindi con doppio montante anteriore. Avendo a portata di mano un metro flessibile ed un Honda SH300, mi ha preso la curiosità di prendere un paio di misure: allo scudo, Xenter ed SH in larghezza si equivalgono (circa 50 cm), mentre il manubrio dello Yamaha è di circa 5 cm più stretto dell'altro. È elegante anche il manubrio, che sotto un plexiglas fumé ospita un bel cruscottino a cristalli liquidi, abbastanza completo: oltre all'indicatore di livello carburante, riporta a grandi cifre la velocità (al centro), l'orario, i chilometraggi e l'utile temperatura ambientale; nella parte alta, invece, figurano cinque spie di servizio ed i pulsantini di selezione e reset delle funzioni. Come per tutte le strumentazioni

l'cd, però, controsole può diventare difficile leggerne le informazioni, a maggior ragione usando occhiali o visiera scura. Sotto al cruscotto troviamo un coperchio a scatto che nasconde un utile vano della misura di un Telepass, o poco più. Il blocchetto dell'accensione è piazzato più sotto, al centro del retro scudo e sopra al gancio portaborse, e gestisce anche la serratura della sella. Sotto la quale c'è un portaoggetti tutt'altro che faraonico, oltre al tappo di rifornimento del carburante e a quello del liquido refrigerante. La pedana piatta è ampia e comoda, anche se giocoforza anche qui non si possano distendere le gambe come invece è possibile su buona parte dei "ruote basse". Però, giusto per dare un'idea, ci possono stare ben due confezioni sovrapposte da 6 bottiglie d'acqua minerale, piuttosto che un trolley di discrete dimensioni: chi usa spesso lo scooter per recarsi in aeroporto o in stazione per brevi trasferte di lavoro (quindi con bagaglio non troppo ingombrante), ringrazierà sentitamente. Mancanze particolari? Beh, la stampella laterale, non ancora prevista nemmeno come optional, e la presa a 12 Volt; ma ci metterei pure una piccolezza che secondo me non dovrebbe mancare su mezzi privi di frizione manuale,





cioè il pulsante per spegnere il motore in caso di emergenza, sulla destra del manubrio: una mancanza peraltro frequente su mezzi di questo segmento, ma tant'è. Per stare sul filo dei 3.000 euro, è logico che il marketing Yamaha abbia dovuto dare, come si suol dire, "un colpo al cerchio ed uno alla botte".

Nuovo motore infulcrato direttamente nel telaio, e sospensione Monocross

Quando si parla di tecnica, lo Xenter – sempre per il discorso del prezzo, evidentemente – evidenzia una piccola contraddizione: infatti, il suo impianto

frenante, infatti, è di tipo combinato, con la leva destra che logicamente aziona il disco anteriore mentre la sinistra serve sia l'anteriore che il posteriore: che però è a tamburo...Ma tutto il resto è comunque di notevole livello, a partire dal suo inedito monocilindrico da 155 cc con quasi 16 cv, che, oltre alla particolare sistemazione del radiatore, vanta il primato di essere l'unico "4 valvole" della sua categoria. Per ridurre le vibrazioni sono state adottati diversi accorgimenti tecnici, come i pistoni forgiati in alluminio, il riporto ceramico sui cilindri e un contralbero di bilanciamento. Non solo: il motore è fissato nel telaio a doppia culla chiusa in tubi d'acciaio senza l'interposizione di link oscillanti, il che elimina movimenti trasversali che rendono più solido l'insieme motore-telaio. Nel mondo degli scooter, inoltre, il sistema ammortizzante posteriore quasi orizzontale tipo Monocross (denominazione esclusiva di Yamaha da quasi quarant'anni) fino ad oggi era appannaggio solo dell'iconico TMax. E ora lo troviamo anche sull'ambizioso nipotino Xenter. L'ammortizzatore è posizionato all'interno del telaio, quindi più vicino al baricentro, proprio per centralizzare le masse e aumentare la maneggevolezza; la sua molla a passo

variabile, inoltre, converte il movimento della ruota da verticale a orizzontale, garantendo un'azione molto progressiva e un'escurzione di 92 mm.

La porti un bascione a Firenze...

Ma veniamo alla prova di questo nuovo protagonista cittadino, svoltasi a Firenze con escursione alla volta delle colline del Chianti, notoriamente prodighe di bellissime strade, oltre che di numerosi quanto antipatici (per usare un eufemismo) autovelox. Al di là della sua magnifica ambientazione, il capoluogo toscano non è stato scelto casualmente per questo evento, in quanto rappresenta la terza piazza italiana per il mercato degli scooter, in particolare di questo segmento. In effetti, a Firenze sembra davvero che le moto se le siano scordate: i parcheggi pullulano letteralmente di file lunghissime di scooter, raramente inframmezzati da qualche moto (una su venti, facendo un conto della serva). Il nuovo "peso leggero" di Yamaha (è accreditato di 142 kg col serbatoio pieno), favorito anche da un buon angolo di sterzata, si è mostrato subito perfettamente a suo agio non solo nel traffico di un soleggiato

sabato fiorentino, ma anche in tangenziale e lungo i piacevolissimi tratti collinari che ci hanno condotto a Greve del Chianti e ritorno, per un totale di un'ottantina di chilometri, una ventina dei quali percorsi gironzolandolo per la città di Dante. La postura in sella è classica: lo Xenter è molto ben abitabile, si guida a busto eretto con le ginocchia a 90 gradi, e la sella è spaziosa, specie in lunghezza: peccato però che "spinga" in avanti, e anche cercando di rimanere seduti al centro, ad ogni frenata si finisce sempre per trovarsi nuovamente sulla punta. Anche questa è una piccola pecca comune a molti scooter, che probabilmente un rivestimento più "gripposo" (sì, l'ho inventato sul momento, mi prendeva bene...) potrebbe rimediare, ma mi chiedo sempre perché non ci si pensi all'origine: dice che la cosa è studiata per favorire le persone più basse, che siedono in punta... Ok, comunque mi piacerebbe poter scegliere dove sedere, visto che lo spazio c'è. Come nella quasi generalità dei casi, la sella posteriore favorisce più i passeggeri di taglia standard che i grossi calibri, e per l'appoggio dei piedi sono previste due pedane estraibili in lega leggera.

Altro punto di forza di questo mezzo è – come del resto sottolineano giustamente in Yamaha – l'estrema facilità con cui si riesce ad issarlo sul





1



2



3

1 Bel cruscottino a cristalli liquidi, abbastanza completo.

2 Impianto frenante di tipo combinato, con la leva destra che logicamente aziona il disco anteriore.

3 L'ammortizzatore è posizionato all'interno del telaio, quindi più vicino al baricentro, proprio per centralizzare le masse.



cavalletto centrale: un minimo sforzo combinato tra piede e braccio destro sul maniglione, e il gioco è fatto. Un pregio peraltro doveroso, vista appunto l'assenza della stampella. Comunque, già dopo i primi metri su selciati cittadini spesso antichi o comunque su fondi sconnessi, è saltato fuori uno dei più apprezzabili punti di forza dello Xenter, rappresentato dall'elevato livello di comfort garantito dalle sue sospensioni, morbide ma in senso "buono": sia la forcella che il Monocross posteriore, infatti, non tamponano mai (perlomeno a nessuno dei tester presenti è capitato, compresi quelli di taglia forte, ehm) e lavorano davvero bene, tant'è che su pavé, ciottolati e asfalto rovinato si va che è un piacere,

ulteriormente confortati dall'assenza di vibrazioni o fastidiosi rumorini di carrozzeria. Avere sospensioni che non ti fanno saltare i denti sull'odioso pavé del centro città è davvero un pregio notevolissimo, che rende ancora più gradevole l'uso di un mezzo molto ben bilanciato. Si viaggia confortevolmente con lo Xenter, insomma, oltretutto ben protetti da un parabrezza alto il giusto - almeno per i miei gusti (sono alto 1,76): odio guidare dietro a schermi troppo alti e invadenti (che in Germania, guarda caso, sono vietati) mentre in questo caso lo sguardo è di almeno una decina di centimetri sopra il bordo superiore del plexiglas (che in basso si estende a riparare anche le mani) - con l'aria che lambisce la testa senza disturbare: tant'è che riuscivo a guidare con la visiera sollevata senza alcun fastidio. Il nuovo motore Yamaha è molto piacevole, non strappa mai, ha una bella erogazione ed è silenziosissimo; inoltre non trasmette vibrazioni. Lo spunto in partenza è ben diluito ma vigoroso, anche in salita, e pure l'allungo è tutt'altro che fiacco: la velocità massima dichiarata da Yamaha è di 110 km/h reali, e in effetti il tachimetro arriva con discreta rapidità a segnare i 120 e anche più, sfruttando qualche scia. Si può viaggiare spediti, insomma, sia in tangenziale che sui percorsi collinari. La ciclistica, manco a dirlo, del resto è facile, precisa e divertente e generalmente si gode di una stabilità soddisfacente anche su curve a medio e ampio raggio percorse al massimo. Essendo l'avantreno piuttosto

reattivo e sensibile, tuttavia, in presenza piccoli avallamenti o capitando nella scia di qualche mezzo pesante (in questo caso anche il parabrezza fa senz'altro la sua parte) è facile che si inneschi qualche pendolamento di avantreno, specie se si chiude il gas: riaprendolo subito dopo, la situazione torna a normalizzarsi. Parlando inizialmente "arricciare il naso", al di là delle piccole mancanze tipo stampella etc, mi riferivo ovviamente all'impianto frenante, che in effetti, alla prova dei fatti, consente decelerazioni tutto sommato soddisfacenti: però bisogna aggrapparsi alle leve per ottenere il massimo, quando si marcia abbastanza speditamente; e nei primi chilometri bisogna far l'abitudine a quel po' di ritardo nella risposta all'azione della leva sinistra - tipico degli impianti combinati a frenata ripartita tra disco e tamburo, vedi i primi SH - e si avverte chiaramente l'intervento volutamente ritardato del disco anteriore rispetto al tamburo, che dal canto suo, come già detto lavora più che onestamente. Terminando con i consumi, in Yamaha si dichiarano soddisfatti di aver riscontrato valori inferiori di circa il 7% rispetto alla media della concorrenza, senza però rilasciare dei numeri. Il serbatoio tiene 8 litri in totale, con i quali è comunque auspicabile un'autonomia di almeno 200 km, riserva esclusa. **M**

↑ Evivva, un nuovo scooter
E' chiaro che quando si acquista uno scooter, si mira principalmente all'estetica, poi segue la meccanica ed infine il prezzo. Possono naturalmente essere invertite tutte queste combinazioni, ma nel caso dello Yamaha ritengo che siano soddisfatte tutte e tre le combinazioni di cui sopra. Lo trovo personalmente gradevolissimo.
Enzo512 - 09/11/2011

■ Leggi e partecipa ai commenti »



YAMAHA
Xenter 150
€ 2.990

SCHEDA TECNICA
Tempi: 4
Cilindri: 1
Cilindrata: 155 cc
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 15,8 cv (11,6 kW) / 7500 giri
Coppia: 1,5 kgm (14,8 Nm) / 7500 giri
Marche: AV
Freni: D-T
Misure freni: 267-150 mm
Misure cerchi (ant./post.): 16" / 16"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 142 kg
Lunghezza: 1990 mm
Larghezza: 690 mm
Altezza: 785 mm
Capacità serbatoio: 8 l
Segmento: Scooter Ruote alte

Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

Moto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

Numero 33
69 Pagine

MotoGP Giappone
Pedrosa torna alla vittoria
Rossi che occasione!
Le pagelle del GP

SBK Francia
Checa vince le due gare ed è campione del mondo | Melandri e Laverty in BMW

Mercato
Ducati Multistrada e Hypermotard cambiano grafiche e colori per il 2012

Ducati Streetfighter 848

da Pag. 2 a Pag. 13

CARLOS CHECA World Superbike Champion 2011

All'Interno NEWS: N. Cereghini "Spesso nei miei sogni c'è la moto. Anche per voi!" | Bayliss sfiora il record con la Ducati 1199 | Norme europee più dure per la sicurezza | MX: Desalle a riposo dopo l'operazione | Tyler Vilopoto Re dello Scrub

Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano
P. Iva 11921100159

Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

Capo Redattore

Andrea Perfetti

Redazione

Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo

Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Massimo Clarke
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini

COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.
Email: staffmoto@moto.it

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.