

PIAGGIO X10 350 EXECUTIVE

PREGI ● Comfort, motore e trasmissione

DIFETTI ● Sella molto larga nella zona anteriore

PREZZO € 6.900

PROVA SCOOTER

# Granturismo all'italiana

**di Andrea Perfetti** | Chi l'ha detto che uno scooter GT deve avere un maxi motore? Il nuovo X10 sfoggia il mono di 330 cc che ha prestazioni da grande e consumi da piccolo. ABS e ASR di serie al prezzo di 6.900 euro. L'abbiamo provato a Parigi





cilindrata particolarmente richiesta sul mercato francese; il 500 cc è la versione muscolosa, forte di 41 cavalli e di prestazioni eccellenti (un po' meno i consumi), adatta ai percorsi extraurbani e dotata dell'esclusiva regolazione elettrica del precarico del mono ammortizzatore.

#### Hanno detto di lui

Abbiamo chiesto ai vertici della Piaggio di commentare il nuovo arrivato, l'X10 da granturismo. Inizia a parlarne **Stefano Sterpone (executive vice president Piaggio)**: «Gli scooter GT sono molto forti in Europa, dove coprono il 38% del mercato e sono molto apprezzati soprattutto in Francia, con una quota prossima al 70%. In Italia sono cresciuti, passando in un anno dal 12 al 14% all'interno del segmento scooter.

Con l'X10 vogliamo offrire ai nostri clienti europei di questa fascia nuovi standard sul fronte comfort e contenuti tecnologici». **Alessandro Bagnoli (senior vice president Piaggio)**: «Con l'X10 vogliamo replicare il successo dei precedenti GT, vale a dire X9, X8 e X Evo. L'X10 è un veicolo di grandi dimensioni, ma confortevole

e con una sella bassa. Ricordo che l'ASR, che evita il pattinamento della ruota motrice, è una dotazione unica dei nostri scooter, sviluppata internamente da Piaggio, che aumenta la sicurezza sul bagnato, mentre l'ABS a 3 canali consente di fermarsi da 80 km/h in circa 30 metri, quando la migliore concorrenza giapponese ne impiega circa 35». **Marco Lambri (senior vice president Piaggio, responsabile design)**: «Sull'X10 la funzionalità ha guidato in parte le scelte stilistiche. Le linee sono morbide, eleganti e richiamano il family feeling del Beverly e dell'MP3».

#### La prova dell'X10 350 Executive

Il gruppo Piaggio ha scelto Parigi per presentare la nuova generazione di scooter da granturismo X10. La Casa italiana vanta una lunga tradizione in questo segmento, tanto da primeggiare sul mercato europeo (Francia in testa, guarda caso scelta per la presentazione internazionale di questo modello), prima con X9, X8 e X Evo, e oggi con l'MP3 che a Parigi è un vero fenomeno commerciale, eletto da le parisiens a scooter ideale per il commuting urbano. L'X10 è offerto in tre diverse motorizzazioni (125, 350 e 500cc). Le prime due sono disponibili in versione standard o Executive, la 500 è solo Executive. Il modello 125 (guidabile con la patente B) e il 350 arriveranno nei prossimi giorni presso la rete vendita, mentre per l'X10 500 bisognerà attendere il mese di maggio.

#### I prezzi

L'X10 125 costa 4.570 euro (5.580 euro l'Executive), il 350 5.890 euro (6.900 euro per l'Executive) mentre l'X10 500 Executive ha un prezzo di 7.700 euro. A Parigi abbiamo provato la versione Executive 350, che rappresenta il miglior compromesso in termini di prezzo di acquisto, costi di gestione e prestazioni complessive. Il 125 cc è infatti rivolto ai possessori della sola patente B ed è una





“ L'X10 punta a diventare **leader nel segmento** degli scooter GT e lo fa offrendo un **equipaggiamento unico** in questa categoria ”



### Downsizing

L'X10 350 propone un concetto innovativo, già noto e apprezzato in campo automobilistico. Ci riferiamo – come avrete capito – al downsizing. Ossia all'equipaggiare anche veicoli dalle dimensioni importanti (l'X10 ha un passo di 1.640 mm) con motori dalla cilindrata contenuta, ma con alti contenuti tecnologici, in grado quindi di garantire buone prestazioni a fronte di consumi ridotti. Il 350, ma la cilindrata effettiva è di 330 cc, vanta prestazioni da 400 cc (tocca i 140 km/h effettivi e copre i 400 metri partendo da fermo in meno di 18 secondi) con consumi da 300 cc (percorre 29 km/l nel ciclo misto di consumi previsto dalla normativa comunitaria). Il propulsore eroga 24,5 kW (33,3 CV) a 8.250 giri e una coppia massima di 32,3 Nm (3,3 kgm) a 6.250 giri. Il monocilindrico ha debuttato nel 2011 sul Piaggio Beverly 350 e presenta numerose

novità tecniche. Dal Beverly, l'X10 eredita (solo sulla versione Executive) anche il prezioso ABS e il controllo di trazione ASR. È importante sottolineare come l'X10 offra ai clienti l'ABS a tre canali, capace quindi di mantenere l'utilissima frenata combinata (invece assente sul Beverly dotato di ABS a due canali). Il 350 offre anche la doppia mappatura: normale, per godere della piena potenza, ed ECO per abbattere del 3-4% i consumi. All'atto pratico non abbiamo però notato grosse differenze tra le due mappe, a parte uno spunto da fermo un po' più pigro con l'ECO selezionata. Sul telaio a doppia culla in tubi d'acciaio lavora all'anteriore una forcella di tipo tradizionale con una corsa di 115 mm. Al posteriore le versioni 125 e 350 montano un doppio ammortizzatore idraulico, con precarico regolabile su 4 posizioni e corsa di 100 mm. Per il 500 è stato scelto un monoammortizzatore con regolazione elettrica del

precarico, posizionato sul lato destro. I cerchi in acciaio a 5 razze sono da 15" all'anteriore (pneumatico 120/70) e 13" al posteriore (pneumatico 150/70). L'X10 ha un impianto frenante con doppio disco da 280 mm all'anteriore e singolo disco da 240 mm al posteriore, dotato di serie del sistema di frenata combinata e, sulle versioni Executive, del sistema ABS-ASR (Acceleration Slippery Regulation). Grazie alla frenata combinata la leva destra agisce su una sola delle pinze anteriori, mentre con la sinistra si azionano contemporaneamente l'altra pinza anteriore e quella posteriore. Una valvola ripartitrice calibra la pressione del freno anteriore in funzione di quella del posteriore.

### Comfort e dotazione ai massimi livelli

L'X10 punta a diventare leader nel segmento degli scooter GT e lo fa offrendo un equipaggiamento unico in questa categoria. Partiamo dall'ergonomia. La sella (posta a soli 760 mm da terra) è comoda, per quanto assai larga, e ospita nel miglior modo possibile sia il pilota che il passeggero. Manca la pedana piatta, ma non lo spazio per i piedi che è davvero abbondante. Come generosi sono i vani destinati al trasporto degli oggetti. Quello sottosella ospita due caschi integrali e ha un volume di 52 litri (un po' meno sulla versione 500, che contiene un integrale e un jet). Ci sono poi altri tre spazi ricavati dietro lo scudo di medie dimensioni e dotati di presa 12V e USB. L'apertura della sella avviene per mezzo di un tasto posto in plancia, al pari dello sportello del carburante (il serbatoio ospita 15 litri). Abbiamo apprezzato molto anche il comando del freno di stazionamento, che viene azionato dal cavalletto laterale: tanto semplice quanto geniale, soprattutto quando bisogna parcheggiare lo scooter in discesa. I blocchetti elettrici



c'è bisogno di guidare una Aston Martin per attirare l'attenzione... Il 350 si conferma un mostro di fluidità e dolcezza. Ci riferiamo in particolare modo all'eccellente trasmissione progettata dagli ingegneri di Pontedera (ricordiamo che l'X10 è sviluppato e realizzato interamente in Italia, nello stabilimento toscano). La frizione in bagno d'olio ha uno stacco esemplare e accompagna molto bene la crescita di regime del motore. Sulle prime l'X10 inganna sulle sue reali prestazioni, l'erogazione è così vellutata da mascherare l'aumento di velocità, che da 0 a 100 km/h è davvero rapido. Ottima anche la capacità di ripresa a partire dai 40 km/h. L'assetto è morbido e mette al riparo la schiena dai colpi del pavé e dei tombini più infossati. La forcella in particolare regala la sensazione di viaggiare su un cuscino d'aria che filtra ogni imperfezione dell'asfalto. La taratura è valida e si sposa bene con quella dei due ammortizzatori posteriori. L'Executive ha l'ABS-ASR di serie. E vale la spesa. Un consiglio spassionato: se vi piace l'X10 350, considerate solo la versione Executive che offre l'ABS e l'ASR di serie, due sistemi che riteniamo irrinunciabili su un veicolo moderno. L'ABS a tre canali, coadiuvato dalla frenata combinata, unisce una buona potenza a una modulabilità eccellente. La leva di destra comanda il doppio disco da 280 mm e non evidenzia un risposta molto pronta, ma basta azionare la leva di sinistra del comando combinato per scoprire una frenata sicura e immediata su ogni tipo di fondo.

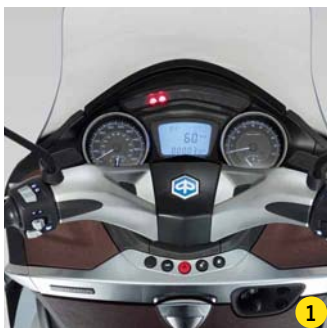
sono ben realizzati e dotati di retro illuminazione. Molto completa è la strumentazione, che presenta due elementi circolari analogici separati da un display da 4" che ospita il computer di bordo, su cui troverete davvero ogni tipo di informazione (consumo, trip, temperatura esterna, carica della batteria, orologio, temperatura del motore, livello della benzina e altro ancora). Le finiture complessive sono molto buone; basta osservare gli elementi in plastica della carrozzeria che imitano il metallo: è davvero difficile capire che non si tratta di alluminio. Solo la moquette del vano sottosella appare un po' posticcia, a causa soprattutto dell'andamento tortuoso del vano stesso.

#### La prova sulle strade di Parigi

Piaggio è un brand amato dai parigini. Lo dimostrano il numero impressionante di MP3 presenti sulle strade (5, 6 volte tanto quelli visti a Milano!) e la curiosità dei motociclisti verso l'X10 che stiamo guidando. Anche gli automobilisti ci studiano con attenzione e non manca chi chiede informazioni sul nuovo arrivato. Certe volte non







1



2



3

1 Completa la strumentazione con un display da 4" che ospita il computer di bordo.

2 Al posteriore le versioni 125 e 350 montano un doppio ammortizzatore idraulico.

3 Singolo disco da 240 mm al posteriore, dotato di serie del sistema di frenata combinata.



L'ASR a Parigi ha fatto gli extra, complice il porfido bagnato che ha richiesto spesso il suo intervento. Intervento che è ben avvertibile, ma mai brusco (per capirci, non è violento come l'ASR di alcune BMW). Al momento non siamo in grado di giudicare le prestazioni dell'X10 350 sul veloce e in autostrada, al pari dei consumi (di cui vi abbiamo riportato il dato dichiarato dalla Piaggio; ma c'è da essere ottimisti, visti i buoni risultati ottenuti dal Beverly 350). La prova si è svolta infatti solo su un percorso cittadino, un test più approfondito sarà fatto nei prossimi mesi per fornirvi altri parametri di valutazione. Quello che possiamo anticipare sin d'ora è che l'X10 si presenta come un prodotto maturo, ben realizzato e con una linea decisamente moderna ed elegante. Soprattutto è in grado di soddisfare le esigenze della clientela di oggi, che chiede sì prestazioni, ma anche comfort, consumi ridotti e qualità che

giustificano l'acquisto. L'X10 Executive 350 è già disponibile dai concessionari in cinque colori (bianco, blu, grigio, nero, marrone) al prezzo di 6.900 euro con una lunga lista di accessori, che comprende bauletto posteriore a sgancio rapido, telo copri gambe, borsa da tunnel centrale, borsa bauletto, sella comfort in gel, schienalino del passeggero, antifurto elettronico e telo copri veicolo. **M**

**BELL'OGGETTO**  
With Compliments, PIAGGIO. Alla vista sembra veramente avere tutte le carte!!  
**francesco** - 20/04/2012

**Gran classe...**  
Che gli altri si impegnino non c'è dubbio ma questa è classe all'italiana! Una linea sportiva e reale allo stesso tempo. Davvero bello!  
**paolo.pavarini** - 20/04/2012

**Un mezzo intelligente**  
Finalmente uno scooter che fa lo scooter. Basta con queste grosse e inutili cilindrate sugli scooter da sboroni. Uno scooter 800 è assurdo, pesa, consuma... un 350 è perfetto, bravi Piaggio, sarà sicuramente un successo.  
**paolo.pavarini** - 20/04/2012

■ Leggi e partecipa ai commenti »



**SCHEDA TECNICA**

Tempi: 4  
Cilindri: 1  
Cilindrata: 330  
Raffreddamento: a liquido  
Avviamento: E  
Freni: D-D  
Misure freni: 280-240 mm  
Misure cerchi (ant./post.): 15" / 13"  
Normativa antinquinamento: Euro 3  
Lunghezza: 2250 mm  
Larghezza: 790 mm  
Altezza: 760 mm  
Capacità serbatoio: 15 l  
Segmento: Scooter Ruote basse

PIAGGIO  
X10 350  
€ 6.900



## Piaggio X10, la parola ai concessionari

Abbiamo provato il Piaggio X10. Ecco cosa ne pensano i concessionari del nuovo maxiscooter

**P**iaggio presenta il nuovo maxi da gran turismo in tre cilindrata. 125, 350 e 500 con una ricca dotazione (ABS e ASR di serie sulle versioni Executive) e prezzi da 4.570 a 7.700 euro. Sarà distribuito presso i concessionari a partire dall'ultima settimana di aprile.

Mentre lo stiamo provando a Parigi abbiamo interpellato i concessionari Piaggio per

avere le prime impressioni e sapere cosa si aspettano da questa novità della Casa italiana.

**La parola ai concessionari. Queste le domande che abbiamo rivolto loro:**

- 1. Quando arriva nei concessionari e con quali cilindrata inizialmente?**
- 2. Come è stato accolto dalla clientela che l'ha visto ad Eicma e Motodays?**
- 3. L'X10 è il nuovo top di gamma Piaggio. Ha i contenuti giusti, vedi Abs e Asr, per battere la concorrenza asiatica?**
- 4. Quale sarà secondo le vostre aspettative la versione più richiesta?**

### Mach, Grosseto. Risponde Massimo

1. Credo che verso fine aprile arriveranno i 125.
2. È stato accolto bene per l'estetica. E' un veicolo che da qualche anno mancava. Dopo l'X9 non c'è più stata una prosecuzione della linea scooteroni Piaggio.
3. Credo che gli scooter della concorrenza siano un po' più grandi come cilindrata o bicilindrici... Certo che se il monocilindrico avrà un prezzo vicino a Suzuki o agli altri saremo tagliati fuori. Ma se il prezzo è più basso potrà essere competitivo. Diciamo intorno ai 7.000 euro con gli optional e controlli tipo ABS.
4. Dovrebbe essere il 500.

### La Moto, Genova. Risponde Corrado Torielli

1. Ancora i tempi di consegna non sono stati decisi comunque dovrebbe arrivare prima il 350, sicuramente senza ABS a fine maggio.
2. C'è curiosità, è una fetta di gamma che ci manca da tanto tempo.
3. Non è solo un discorso di concorrenza, io parto dal presupposto che la nostra tecnologia e il nostro design non abbiamo da invidiare nulla a nessuno.
4. Me lo sono chiesto anche io per fare il magazzino giusto. Essendo target alto credo sarà il 350 perché il 500 a Genova non è il più adatto.

### Fiorenzi, Orvieto. Risponde Enrico Fiorenzi

1. A fine mese dovrebbero arrivare i 350 senza ABS.
2. C'è molto interesse, siamo molto fiduciosi perché negli ultimi anni non ci sono state novità sostanziali. L'X10 porta con sé molte novità tecnologiche (sospensioni regolabili elettricamente, sistema di diagnosi immediata) ed estetiche. Questo garantisce la speranza e l'obiettivo di entrare in un

segmento dove Piaggio non aveva un prodotto.

3. Secondo noi sì, soprattutto nella motorizzazione 350. Il veicolo va molto bene, ha potenza e ha una fluidità di erogazione molto apprezzata. Ha spese ridotte nei consumi e nella manutenzione. Tutte cose molto importanti in questo periodo.
4. Il 350! Per l'innovazione del motore e poi perché oltre i 400 cc l'assicurazione aumenta.

### Intermot, Milano. Risponde Christian Brenna

1. Non abbiamo date definitive, arriveranno prima dell'estate. Presumo prima nella versione 350.
2. In generale pochissimi hanno dimostrato interesse per il modello. La gente vuole vederlo dai concessionari.
3. Potrebbe. Secondo me sono interessanti le versioni ABS e in generale rispondono a tutte le caratteristiche richieste dal pubblico.
4. Secondo me avrà più successo il 350 che il 500 e sarà preferita la versione con ABS.

## Iscrizione a Moto.it Magazine

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

**M**oto.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](mailto: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.