

PIAGGIO X10 500

PREGI ● Finiture e dotazioni di pregio

DIFETTI ● Ammortizzatore troppo rigido già di base

PREZZO € 7.700

PROVA SCOOTER

Lusso ed eleganza

di Maurizio Tanca | Il più prestante e prestigioso dei nuovi scooter GT di Piaggio è disponibile solo nella lussuosa versione Executive, con il plus dell'ammortizzatore posteriore a gestione elettronica. Costa 7.700 euro, e può anche interagire con l'iPhone

Dopo l'anteprima parigina, riservata però esclusivamente ai nuovi **X10 350 e 125** - quest'ultimo dedicato principalmente al ricettivo mercato francese, ma difficilmente piazzabile da noi, che i 125 li preferiamo (giustamente) comodi, sì, ma compatti, leggeri e il più economici possibile - lo storico stabilimento Piaggio di Pontedera è stato il punto di partenza per il test del caposquadra, il 500, che ci siamo goduti sulle splendide colline di Lucca, Volterra e dintorni. Caldo mica male, ma luoghi eccellenti sia a livello panoramico che per le magnifiche strade che li caratterizzano, pur se costellate di autovelox e similari. Il fratello maggiore della nuova famiglia GT di Piaggio è quotato a 7.700 euro franco concessionario, ed è disponibile esclusivamente nel

più lussuoso allestimento Executive, opzionale per gli altri due e comprendente l'impianto frenante integrale con ABS e ASR (Acceleration Slip Regulation, cioè controllo di trazione). E sono ben cinque le colorazioni disponibili per l'imponente scooterone dalle linee sinuose: marrone Mercurio, grigio Orione, blu Midnight, tutte con sella nera, oltre alle nero Cosmo e bianco perla con sella color testa di moro. Il suo stile "ondulato" e sinuoso rende l'X10 senz'altro fuori dal coro rispetto alla concorrenza. Il nuovo maxi italiano colpisce innegabilmente per il macroscopico gruppo ottico a tutta larghezza, che ne ipotoca il musone che al centro ingloba un potente faro abbagliante poliellissoidale, contornato da una luce di posizione anulare a led ad alta efficienza: una sorta di "occhio di

Polifemo", affiancato dalle due parabole a superficie complessa degli anabbaglianti, con gli indicatori di direzione alle estremità. Altro stilema distintivo della nuova gamma GT di Piaggio è senza dubbio quel profilo odulato che ci ricorda un po' alcune delle più celebri scarpe americane tipo sneaker in commercio... Sul retro-treno a coda tronca spiccano le ampie maniglie in stile per il passeggero, sotto le quali si estende orizzontalmente il doppio gruppo ottico, costituito da due linee di led protette da una struttura trasparente, con al centro una delle eleganti modanature satiniate che ornano la carrozzeria, in questo caso con impresso il logo di famiglia.

La dotazione di bordo

Il cruscotto - o per meglio dire, l'elegantissima plancia di comando - dell'opulento X10 è decisamente consono ad un confortevole mezzo da granturismo. Tachimetro e contagiri, di dimensioni generose, ospitano rispettivamente l'indicatore di livello carburante e il termometro del motore (entrambi analogici), mentre al centro figura il display a cristalli liquidi da 4 pollici del computer di bordo: tutti e tre gli strumenti sono piacevolmente retroilluminati in





blu. Le informazioni fornite dal display indicano i consumi medio e istantaneo, la velocità media e la massima raggiunta, il tempo di percorrenza, l'orario, la temperatura ambiente - con l'utilissimo ice alarm (che ovviamente si attiva in prossimità degli 0°) - il livello di regolazione del precarico ammortizzatore, e quello di carica della batteria. Senza scordare, ovviamente, il chilometraggio totale, i due trip parziali e l'autonomia residua in riserva. Una palpebra superiore racchiude inoltre una lunga serie di spie luminose che segnalano l'inizio della riserva, gli abbaglianti accesi, gli indicatori direzionali in funzione, l'inserimento dell'hazard in caso di sosta, la pressione dell'olio, eventuali malfunzionamenti dell'iniezione, l'antifurto immobilizer inserito, l'inibizione all'avviamento (stampella aperta, o interruttore sul manubrio in off) e, dulcis in fundo, le spie di ABS ed ASR. Ma non è tutto: anche i comandi sul manubrio sono retroilluminati, prima assoluta su uno scooter. A destra troviamo

il pulsante di avviamento, il deviatore di arresto motore e il tasto mode, per selezionare le informazioni del computer di bordo. A sinistra, invece, abbiamo il pulsante del clacson, il comando degli indicatori direzionali e il deviatore unico per abbagliante e lampeggio. Sotto al manubrio, sul retroscudo, spiccano altri cinque pulsanti, con al centro quello rosso dell'hazard: il primo a sinistra è inerte, gli altri servono per disinserire l'ASR, sbloccare

Notevole **l'estensione delle pedane** poggiapiedi - lunghe praticamente un metro - che **consente così a chi guida** un'ampia possibilità di **spostamento delle gambe**, mantenendo comunque sempre **un buon "grip"**





la serratura della sella (cosa possibile anche girando la chiave di avviamento) e il tappo del serbatoio, sul tunnel centrale. Poco più in basso e destra troviamo una nicchia che alloggia il blocchetto di avviamento e i due pulsanti "up and down" per la regolazione dell'ammortizzatore. L'ampio sellone è dotato di supporto lombare anteriore regolabile, per poter eventualmente dare più spazio al passeggero piuttosto che al pilota stesso, il cui piano anteriore di seduta è a 760 mm da terra, che posteriormente salgono a 869. Notevole l'estensione delle pedane poggiatepiedi - lunghe praticamente un metro - che consente così a chi guida un'ampia possibilità di spostamento delle gambe, mantenendo comunque sempre un buon "grip" grazie alla copertura antiscivolo che si estende fino alla parte bassa del retro-scudo. Il passeggero può poggiare

i piedi sulle porzioni delle pedane a lui riservate, dotate di comodi sopralzi stampati concepiti per puntare bene i piedi, che sono marcatamente più sporgenti rispetto a quelli degli altri X10: se si potessero ripiegare all'indietro quando non in uso, dunque, sarebbero certamente più eleganti ...ma anche parecchio più costosi da realizzare, a quanto ci è stato assicurato. Altrettanto generosa - ma comunque ottimamente integrata nello stile dello scooter - è la dimensione del parabrezza, dal profilo a doppia curvatura e con fessura inferiore anti-turbolenza. Una persona di statura media può tenere comodamente lo sguardo oltre il bordo superiore, godendo comunque di un'ottima protezione generale dall'aria, grazie anche all'ausilio delle due appendici aerodinamiche trasparenti che percorrono il profilo laterale dello scudo, studiate



in galleria del vento. Quanto alle capacità di carico, siamo a livelli decisamente soddisfacenti. Nel retro-scudo è ricavato un ampio vano centrale molto elegantemente rifinito, che alloggia l'ormai immancabile presa elettrica da 12 Volt ; e più sopra troviamo una coppia di cassettini simmetrici con coperchi apribili a pressione, ideali per tenere a portata di mano le chiavi, il portafogli, il tagliando dell'autostrada: il sinistro alloggia anche una porta USB, per alimentare cellulari, mp3 compagnia bella, mentre dal destro si accede al tappo del serbatoio del liquido refrigerante. Sollevando la sella, dotata di apposito pistoncino che la tiene su, si accede ad uno spazio decisamente generoso , rifinito con moquette e luce di cortesia, e in grado di ospitare un casco integrale ed un demi-jet, quindi di capacità un pochino inferiore ai vani da 52 litri degli altri due X10, a causa delle maggiori dimensioni del motore di maggior cilindrata.

La Piattaforma Multimediale Piaggio

Ma al meeting di Pontedera, tutti gli X10 in prova erano dotati anche di un gadget decisamente allettante, specie per gli amanti

dell'elettronica e dell'informatica ad oltranza: si tratta della PMP - Piattaforma Multimediale Piaggio - che a tutti gli effetti è il primo accessorio per moto certificato Apple e che, tramite collegamento wireless con un iPhone dal 3GS in poi (ma possiamo ipotizzarne l'estensione anche al sistema operativo Android, prima o poi), utilizza un'apposita applicazione gratuita realizzata in collaborazione con RE:lab (in pratica una "costola" dell'Università di Modena e Reggio Emilia) per diventare un vero e proprio sistema di telemetria. Il diabolico aggeggio è dunque in grado di gestire numerosi parametri di controllo dinamico del mezzo, in parte doppiati di quelli già forniti dal cruscotto standard, ma con parecchie indicazioni supplementari, tipo l'angolo di inclinazione in curva, l'indicazione della pressione virtuale delle gomme, che si basa sulle loro circonferenze di rotolamento, e che dunque può anche segnalare il loro stato di usura, e pure l'accesso al manuale di istruzioni del mezzo. Non tutto viene visualizzato contemporaneamente, è logico: per evitare confusione e distrazioni a chi guida, si accede infatti alle funzioni che interessano selezionando le varie schermate da fermi. Naturalmente il tutto fa capo ad un'apposita "centrale operativa" aggiuntiva, che va collegata al cablaggio CAN dell'X10,

ed è in grado di inviare e ricevere dati da tutto il mondo, fornendo quindi indicazioni utili ovunque ci si trovi. Per esempio, grazie ad un sistema di geo-localizzazione e a un navigatore semplificato (quello completo è in preparazione), tramite Google vengono segnalati i distributori più vicini, sempre che ci si trovi in zone coperte da Internet. Ancora: ogni volta che il veicolo viene spento, il telefono ne memorizza la posizione, e il collegamento si ripristina automaticamente ogniqualvolta si riattivi il contatto di accensione. Naturalmente sono previsti anche gli aggiornamenti automatici gratuiti del software. E in caso di malaugurato incidente o di semplice caduta, scatterà la telefonata automatica al servizio di assistenza, con richiamo di quest'ultimo per verificare le condizioni fisiche delle persone coinvolte. Naturalmente la PMP si potrà montare anche sugli altri X10, e sarà disponibile anche in forma





semplificata per equipaggiare altri modelli Piaggio di fascia inferiore. Quanto ai costi, la piastra centrale del manubrio dell'X10 è già predisposta per fissarvi sia i supporti per i navigatori Garmin e TomTom di ultima generazione, che quello dell'apposito Evotek 4 Lock per gli iPhone di cui sopra, il cui costo dovrebbe base dovrebbe essere di 27,50 euro, per arrivare a 37 nel caso di acquisto del kit per moto e bici con relativi accessori, cappuccio antipioggia compreso. Il costo della centralina invece è di 190 euro, cifra tutto sommato ragionevole per un sistema del genere, la cui presenza a bordograntando la possibilità di conoscere sempre la posizione del mezzo, dovrebbe garantire anche un notevole risparmio sulla polizza furto. Per maggiori informazioni, [scarica il manuale sulla Piattaforma Multimediale Piaggio](#)

Motore Master a doppia accensione

Il Piaggio X10 500 monta dunque il ben noto monocilindrico Master a doppia accensione da 493 cc, qui più in forma che mai, a ben 12 anni dal debutto del suo "antenato" da 460 cc sul primo X9, grazie anche all'ottimizzazione dell'elettronica apportata alla

nuova centralina che, tramite il nuovo cablaggio CAN, gestisce anche ABS e ASR. Monoalbero in testa con 4 valvole, questo motore eroga 41 cv (30 kW) a 7.250 giri, con coppia massima di 4,7 kgm (46 Nm) a 5.250. Quanto alla trasmissione, ovviamente qui rimane la classica frizione automatica centrifuga a secco, contrariamente al recentissimo motore da 330 cc che monta un gruppo multi disco in bagno d'olio. Giusto per la cronaca, con un peso dichiarato a secco di 224 chili, ecco che il rapporto peso/potenza dell'X10 maggiore risulterebbe di 5,46, contro il 5,97 del "fratellino" 350, che (sempre sulla carta, s'intende) di cavalli ne ha 33,3 per 199 chili.

Ciclistica robusta

Il telaio è una solida struttura a doppia culla chiusa in tubi di multipli d'acciaio. E, come sugli altri modelli del gruppo Piaggio che montano motori i Master 400 e 500, anche in questo caso il motore è infulcrato anteriormente ad esso con l'interposizione di apposite staffe montate su silentblock. Ma ovviamente il più prestante della squadra X10 gode di sospensioni adeguate alle sue maggiori

prestazioni (e a quei 25 chili di peso in più, dovuti in buona parte alla stazza del motore più grosso). E se davanti c'è una forcella a piastra singola con steli da 41 (anziché 35 come gli altri due X10, ma sempre con ruota trainata), la sospensione posteriore cambia ben più radicalmente: al posto dei due ammortizzatori verticali, infatti, troviamo altrettanti puntini imperniati superiormente a un leveraggio di progressione, che a sua volta spinge un mono-ammortizzatore orizzontale sistemato in alto a destra. Il suo precarico molla è impostabile elettricamente, anche in movimento, grazie ad un motorino azionato dai due pulsanti nel retro-scudo. L'impianto frenante, ad azione combinata e dotato di Abs a 3 canali - è il medesimo per tutti e tre gli X10, e non gode di leve regolabili - è costituito da due dischi anteriori da 280 mm e da uno posteriore da 240 mm, tutti con pinze flottanti a due pistoncini paralleli: la pinza anteriore sinistra e la posteriore, gestite da una valvola ripartitrice, rispondono come di consueto alla leva sinistra sul manubrio, mentre la destra si occupa unicamente della pinza relativa. Le leve non sono regolabili nella distanza dalle manopole, mentre la stampella laterale, una volta divaricata, blocca automaticamente il freno di stazionamento: un accorgimento senz'altro utile in generale, tranne per chi - presumibilmente mancino (appunto strettamente personale) - sia abituato a spingere a mano la moto stando sul lato destro, il che diventa impossibile con la stampella divaricata. Naturalmente, i sensori dell'ABS, che lavorano confrontando in continuazione la velocità di rotazione delle ruote, informano anche il sistema antislittamento ASR, che è disinseribile per non creare difficoltà in caso di partenza in salita e/o su fondi con pochissima aderenza, tipo sterrati, prati, ghiaietto e via dicendo: una volta fermatisi, spento il motore e poi riavviato, il dispositivo si riattiva automaticamente. Anche le dimensioni delle ruote sono comuni a tutta la famigliola X10: 15 pollici davanti e 13 dietro, con pneumatici tubeless - in questo caso Michelin City Grip - da 120/70 e 150/70.

Dolci colline, curve a volontà...

Una volta assodato che questo X10 è molto più agevole issarlo sul cavalletto centrale che farlo scendere (cosa che è preferibile fare stando in sella), partiamo dal cortile del Museo Piaggio di Pontedera, alla volta delle colline e delle loro belle strade. Ci si sta bene, su quel sellone che non è altissimo, però è piuttosto ampio, sicché i più corti di gamba dovranno adattarsi a sederci in punta. Busto eretto, braccia non stressate, gambe da posizionare a piacere lungo pedane chilometriche, sul Piaggione 500 ci si trova subito bene, anche perché è molto silenzioso in generale, e totalmente esente





1 Il cruscotto è decisamente consono ad un confortevole mezzo da granturismo.

2 PMP - Piattaforma Multimediale Piaggio - che a tutti gli effetti è il primo accessorio per moto certificato Apple.

3 L'impianto frenante, ad azione combinata e dotato di Abs a 3 canali.



da vibrazioni: virtù, quest'ultima, che verrà assolutamente confermata alla fine del test. Si viaggia in poltrona, dunque, e, come già anticipato, molto ben protetti dall'aria. Quanto alla guida, alle prime rotonde mi ha abbastanza spiazzato la scarsa comunicatività dell'avantreno, in parte sicuramente dovuta ad un asfalto sensibilmente infido. Ma col passare dei chilometri la confidenza è progressivamente aumentata, e alle prime curve di collina il ritmo di guida si è fatto presto rapido e divertente, con la complicità di un mezzo che effettivamente si lascia condurre senza fatica. E questo vale anche in mezzo al traffico, anche perché il generosissimo angolo di sterzata dell'X10 consente manovre strette e inversioni ad U nel classico spazio di un fazzoletto. In effetti, sull'asfalto buono il maxi

Piaggio è molto piacevole, fermo restando che stiamo parlando di un veicolo con un interasse letteralmente da custom (1.625 mm), che si inserisce in curva piuttosto rapidamente per poi allargare in uscita, dando però la sensazione di governare un avantreno leggero, che va tenuto giù per chiudere la traiettoria come si desidera. A mio avviso il profilo anteriore delle Michelin City Grip - gomme che conosco bene e apprezzo molto, anche per il loro grip sempre notevole - è po' troppo "agile" per questo scooter, cui probabilmente gioverebbe un appoggio più omogeneo. In ogni caso, sulle numerose curve dei colli lucchesi c'è da divertirsi parecchio a guidare, e l'X10 si presta piuttosto bene al gioco, con la sua ciclistica solida e stabile anche lungo curve ampie e veloci. Questo vale sul liscio, però, perché arrivando un po' disinvoltamente su qualche tratto dissestato ecco che l'avantreno, specie chiudendo il gas, può scomporsi e ciondolare un po'. Nulla da recriminare alla forcella, però, che pur non essendo a doppia piastra (come sarebbe auspicabile su mezzi di questa stazza) lavora più che onestamente, e senza tamponare mai a fondo corsa. Che sia comodissimo regolare a piacimento la sospensione posteriore semplicemente agendo sui pulsanti, anche in movimento, ce lo aveva mostrato anche lo stesso Kymco 700. Però anche a Pontedera, come a Taiwan, hanno un po' esagerato in rigidità nella scelta della taratura minima, che invece sarebbe logico aspettarsi soffice e confortevole: non è certo un segreto che molte delle nostre strade - e non solo quelle cittadine - sia costellata di pavè e rattoppi molto spesso devastanti, specie per uno scooter, e di conseguenza per i suoi

occupanti, passeggero in primis. Quanto ai freni, visto che le leve sono abbastanza distanti dalle manopole, sarebbe utile averle regolabili: la frenata è abbastanza gommosa inizialmente, poi progressività e potenza sono buone, ma bisogna tirare forte per ottenerne il massimo, che comunque è più che soddisfacente. Molto valido l'Abs, specie davanti; dietro, come quasi sempre accade, è invece molto più facile avvertirne l'intervento pulsante. Poco attivo l'ASR, durante il nostro giro: difficile sentirlo intervenire, se non provando a forzarlo sullo sterrato. Protagonista tutt'altro che secondario nella guida dell'X10, il Piaggio Master 500 si conferma molto valido: dolce e fluido nell'erogazione, molto silenzioso e con una trasmissione molto a punto, senza strappetti fastidiosi in partenza. Un motore dallo spunto ben calibrato e con prestazioni decisamente brillanti, visto che la velocità massima dovrebbe avvicinarsi ai 160 orari effettivi. Davvero godibile, e, come già detto, molto ben isolato dalla carrozzeria, tanto da viaggiare come sul velluto, l'ottimo monocilindrico consuma anche poco, visto che al termine del nostro giretto il pc di bordo indicava una media di 24,5 km/litro: con i 13,5 litri disponibili dunque percorrere almeno 330 chilometri. **M**

A me piace!
Gli ultimi di famiglia Piaggio sono all'altezza dei concorrenti, e alla grande! Sia il Liberty, nei nuovi motori 350, e adesso anche nell'X10 che.. ha superato la concorrenza! per me questo X10 e' meglio di un Burgmann o di un Majesti!!
ivan r. - 03/08/2012

» Leggi e partecipa ai commenti »



PIAGGIO
X10 500
Executive
€ 7.700

SCHEDA TECNICA
Tempi: 4
Cilindri: 1
Cilindrata: 500 cc
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

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
[PROVA NAKED]
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 | **Desalle** a riposo dopo l'operazione | **Tyler Villopoto** 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
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini
Enrico De Vita
Ottorino Piccinato
Antonio Privitera
Antonio Gola
Alfonso Rago

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.