

CorriereMotori

La stagione delle moto

Husqvarna

Ecco la Vitpilen 701 Il debutto svedese nelle sportive nude

BARCELONA (SPAGNA) Una Husqvarna nuda, bella come un oggetto di design, capace di piegare come una sportiva vera: è la Vitpilen (freccia bianca, in svedese) 701. Un mezzo interessante perché riesce a mettere d'accordo i motociclisti che badano più al look che alla tecnica e i rider più smaliziati che in lei, nonostante la sua semplicità costruttiva, troveranno tutto ciò che serve per divertirsi tra le curve.

Basata su un telaio a traliccio in acciaio e un motore monocilindrico 700 da 75 cavalli, la Vitpilen 701 (10.350 euro, Abs e controllo di trazione inclusi) è prima di tutto un oggetto disegnato in maniera intelligente per coniugare stili classici (faro tondo, semimanubri) con sovrastrutture



Magari l'avete trovata con la batteria scarica. O le gomme sgonfie. Forse impolverata e con il pieno da fare. Ma l'avete cercata, perché finalmente ha smesso di piovere. Perché le temperature si sono alzate. La moto, lo scooter, quello che avete. La stagione è cominciata. E per chi fino ad oggi una moto l'ha solo desiderata, ecco alcune tra le novità del mercato. Dal classico al futuristico. Casco in testa, si parte.

Ducati

La Scrambler 1100 Cavalli, elettronica e spazio a volontà

LISBONA (PORTOGALLO) È la moto di tendenza, modaiola ma facile da apprezzare, diversa dalle Ducati adrenaliniche, imbottite di cavalli e riservate ai motociclisti evoluti. In altre parole la Scrambler rappresenta l'universo parallelo della casa bolognese, e alle versioni da 400 e 800 cc adesso affianca la 1100. Un modello per chi vuole di più di tutto: potenza (86 cv), spazio (69 mm in più d'interasse, 50 in più di larghezza, 20 in più di altezza sella), autonomia (6,5 litri in più di serbatoio) e una dotazione completa (quattro livelli di traction control, piattaforma inerziale Bosch, Abs cornering accoppiato al doppio freno a disco Brembo anteriore da 320 mm con pinza a quattro pistoncini, tre modalità di guida e una sella ampia e ben imbottita). La guidabilità è il cardine



Piaggio

Torna la Primavera Lo scooter del '68 rifà la rivoluzione

Il futuro sale in sella. Mentre il Museo Piaggio inaugura la mostra dedicata alla mobilità del terzo millennio, per celebrare il mezzo secolo della Vespa Primavera arriva il modello «50° Anniversario»: un concentrato di tecnologia vestita di tradizione e affidabilità. Offerta nelle cilindrate 50 cc 4T (3,3 CV) e 125 cc con motorizzazione i-get (10,7 CV), «Vespa Primavera 50° Anniversario» è l'evoluzione di quel modello che, dopo aver esordito al salone del Motociclo nel '67, arrivò nella primavera del 1968. Oggi, l'erede monta cerchi in lega a cinque razze da 12 pollici ed è riconoscibile per i fari anteriori e posteriori a Led, la «cravatta» dello scudo ridisegnata e la nuova cresta cromata sul parafrangente. Di serie il dispositivo Bike Finder e il comando di apertura a distanza della sella. La Vespa 2018 è anche «Primavera S», «Primavera Touring» (portapacchi anteriore e posteriore cromati), «Vespa Sprint» e «Sprint S», nonché Vespa Yacht Club e Notte.



minimaliste e allo stesso tempo materiche, in grado di dare un'allure originale e futuribile. Ma questa inedita stradale svedese è anche guizzante e intuitiva, ben più veloce di quanto ci si potesse aspettare in termini di prestazioni pure, molto precisa e sincera anche quando si va (quasi) con il ginocchio a terra. Basta tenerla sopra i 3.000 giri, perché altrimenti il suo motore scalcia e si innervosisce un po'. Per il resto, vibrazioni a parte, la Vitpilen 701 è tutta da godere, soprattutto sui percorsi misti di montagna. Dove il suo cambio servosistito — anche in scialata — ti fa sembrare dentro un videogioco.

L'esordio
La Vitpilen 701 è la moto con cui il marchio svedese, noto nel fuoristrada, debutta sull'asfalto. Pesa 157 kg e monta un monocilindrico da 75 cavalli

La gamma
I motori della Vespa Primavera vanno dai 50 cc a 4 cilindri, fino alle versioni con motore a 3 valvole da 125 cc e 10,7 cv o 150 cc e 12,9 cv

In famiglia
La nuova Ducati Scrambler 1100 si affianca alle versioni 400 e 800 del modello. Il listino parte da 12.990 euro

anche della 1100, ma con una personalità più spiccata. Curve e tornanti si affrontano con piglio diverso, grazie a un'erogazione del bicilindrico piena e pastosa. Finiture e dettagli sono estremamente curati su tutte le varianti, personalizzabili a piacere: la Sport dotata di sospensioni Ohlins regolabili, la Special con i cerchi a raggi, i collettori cromati e il manubrio basso, la Standard, più semplice, con i cerchi a razze. L'abbondanza di particolari in alluminio è il tratto comune, di plastica ce n'è davvero poca. Si parte da 12.990 euro.

Paolo Lorenzi

La prova

Qooder, il quattro ruote anti-buche che ti arriva a casa

«Che roba è?». Giacca, cravatta, casco nero opaco e scarpe inglesi. Avrà una cinquantina d'anni e si affanna al semaforo in sella alla sua vecchia, perfetta, Bmw R 75/5. Tu sei lì, da pochi minuti a cavallo di questo bestione a quattro ruote e rimani interdetto. Già, che roba è? Dovresti rispondere: «Un Qooder!», ma ancora prima che lui capisca che cosa significa, devi impararlo tu. E per capirlo davvero devi guidarlo. Non c'è altro modo. Ma mica è facile pensare che sia facile farlo. Sali e scali di avere 400 cc (32,5 cavalli) sotto il sedere. Ma ti conforta sapere che tanta potenza è distribuita sui quattro

Il nome
Il termine «Qooder» è un neologismo studiato appositamente per questo mezzo. La lettera «Q» sta per Quadro, azienda produttrice. Le due «o» richiamano Google (segno di modernità). Il «der» finale vuole evocare il termine spider

ruote. Non è un vantaggio da poco. Soprattutto in termini di sicurezza. Il piacere di passare indenne su buche (Milano sta facendo concorrenza a Roma...), binari del tram e pietre poco livellate del paese, è inebriante. «Questo è proprio quello che volevamo ottenere» — spiega Paolo Gagliardo (ex Alfa Romeo), amministratore delegato di Quadro, l'azienda svizzera produttrice —. Un mezzo che non fosse né una moto, né una vettura. Il Qooder è agile come una moto e sicuro come un'auto. Una terza via alla mobilità. Ed è un anti-buche unico al mondo». Agile è agile, tolo l'imbarazzo delle prime

curve si va via tranquilli anche nel traffico, esattamente come si farebbe con qualsiasi altro scooter. Quando si è fermi, in pianura, i piedi si possono lasciare sulla pedana perché il mezzo si stabilizza sulle quattro ruote. Certo, è piuttosto pesante (280 chili) e spingerlo in retromarcia non è proprio un gioco da ragazzi. Ma è in arrivo la versione con la retro meccanica e questo problema verrà risolto. Costa mille euro e tanta spesa meriterebbe in alcuni punti materiali migliori (la plastica dei cassetti non sotto il manubrio sulla parte destra è davvero «povera»). Per il resto l'impatto globale è quello di uno scooter-
ne ricco e moderno. Con contaghiometri e contagiri ben visibili e un utile schermo digitale al centro del cruscotto. Divertente il vano posteriore per il casco che si apre in automatico ruotando la chiave

Agile
Caratteristica del Qooder: le sospensioni indipendenti sulle due ruote anteriori

d'accensione. Comoda la leva che permette, una volta parcheggiato, di stabilizzare perfettamente il Qooder senza la fatica di dover utilizzare un cavalletto. Ingegnerosi i due poggiatesta a scomparsa per il secondo passeggero. E se qualcuno volesse comprarlo? «È anche possibile acquistare Qooder online attraverso il Q-Store, la prima piattaforma al mondo di e-commerce con consegna a domicilio», spiega Gagliardo —. Lo compri e noi lo facciamo arrivare a casa già immatricolato». Dal 2019 sarà disponibile anche la versione elettrica.

Maurizio Donelli

