

test



IN PILLOLE

CILINDRATA	124,5 cc
POTENZA MASSIMA	10,9 CV
PESO IN ORDINE DI MARCIA	n.d. kg
PREZZO C.I.M.	da 2.640 euro

di Aldo Benardelli

Linea più moderna, un nuovo telaio, ma soprattutto un motore inedito. Tanta qualità, prestazioni brillanti, ottimi freni e aumentata capacità di carico sono le caratteristiche salienti del rinnovato scooter di Pontedera

Maggiorenne

Diciotto anni sono un'età importante, anche per uno scooter: ne sa qualcosa il Piaggio Liberty, pioniere dei ruote alte made in Pontedera, presentato nel 1997 e giunto alle soglie del milione di esemplari prodotti (sono 900mila). Oggi viene profondamente rinnovato per affrontare sfide future. Il Liberty era in bella mostra allo scorso Salone di Milano, ma nel bailamme dell'esposizione forse era sfuggita la reale novità. Innanzitutto la livrea: esteticamente lo scooter a ruote alte cominciava ad accusare il peso degli anni e un sano restyling era proprio necessario. Oggi appare più importante, anche perché le dimensioni sono leggermente aumentate (+2,5 cm in lunghezza), ma soprattutto è più moderno con i gruppi ottici a LED, la sella di diversa conformazione e la strumentazione che richiama quelle già felicemente inserite nei cruscotti della gamma Vespa, con il piccolo display a cristalli liquidi e il tachimetro analogico di chiara lettura.

Già toccandolo con mano, fermo sul cavalletto, si percepisce una qualità costruttiva di livello superiore, con maggiore cura dei particolari. Le aumentate dimensioni, oltre a offrire maggiore comfort a pilota e passeggero, hanno permesso di aumentare la capacità di carico. Molto belli

i cerchi a sette razze, con l'anteriore che torna alla misura originaria di 16" (era da 15" nella versione precedente). Ma è sotto la differente carrozzeria che si celano le sostanziose novità. Il telaio è un nuovo monoculla in tubi d'acciaio di generose dimensioni ed elementi stampati, tali da incrementare la rigidità sia torsionale (+15%) sia longitudinale (+17%); la forcella ha una nuova geometria e posteriormente lavora un monoammortizzatore regolabile nel precarico della molla su 5 posizioni. Il carter motore è collegato al telaio da un doppio braccetto con lo scopo di attenuare le forze alterne del motore.

Il monocilindrico quattro tempi ad iniezione, con distribuzione monoalbero in testa con tre valvole (due in aspirazione) e raffreddamento ad aria, è il capostipite di una nuova famiglia di motori modulari, denominata i-get: è un progetto pensato per poter essere declinato in diverse configurazioni a seconda dei veicoli ma soprattutto dei Paesi dove vengono commercializzati gli scooter Piaggio. Il tre valvole, che nulla condivide con il conosciuto monocilindrico fin qui adottato, è frutto di un progetto mirato al contenimento dei consumi e delle emissioni, con un riguardo particolare all'affidabilità: per il 50 cc si parla di una percorrenza di ben 58 km/litro alla velocità di 40 km/h.

I BAULETTO, PARABREZZA E TANTI ACCESSORI PER UNA DOTAZIONE COMPLETA





PRATICITÀ INNANZITUTTO

La strumentazione (sopra) è ben leggibile, con una piacevole retroilluminazione azzurra; le informazioni sul LCD si gestiscono con un pulsante sul manubrio destro. I tasti sono pratici da utilizzare anche con i guanti. Il comparto frenante è provvisto di ABS di serie sul disco anteriore (da 240 mm) servito da pinza flottante a doppio pistoncino (a sinistra); posteriormente troviamo un più modesto tamburo da 140 mm. Tra le tante novità, il propulsore i-get (qui a lato) ha l'albero motore con inerzia maggiorata del 24% rispetto al precedente, per ridurre le vibrazioni e migliore fluidità di marcia; il nuovo motorino di avviamento è più silenzioso del 70% e c'è un sensore barometrico per una combustione sempre ottimale.



**ANDREA BENEDETTO -
Direttore Sviluppo Prodotto
Due Ruote Del Gruppo Piaggio**

UN MOTORE MODULABILE PER TUTTI I MERCATI

"È cambiato il modo di costruire gli scooter ed è per questo che nasce la nuova famiglia di propulsori i-get. Piaggio vende sui mercati mondiali e siamo consapevoli che le esigenze sono diverse nei vari Paesi: da qui la necessità di pensare ad un motore modulare che, fermo restando l'hardware di base, possa adattarsi con configurazioni diverse alle richieste specifiche dei vari mercati. I-get nasce per configurarsi con distribuzione a tre o quattro valvole, con raffreddamento ad aria o a liquido, per potenze da 6 a 12 kW. Obiettivi primari rimangono sempre il contenimento dei consumi, delle emissioni e l'affidabilità: sono stati percorsi oltre un milione di chilometri in fase di collaudo, a testimonianza del massimo sforzo per il raggiungimento dei migliori risultati in questo senso. Aziende leader sono state scelte per la fornitura di particolari vitali del propulsore, come il sistema di iniezione con corpo farfallato Marelli, iniettore a 8 fori della Keihin e sonda lambda della Bosch; dell'azienda tedesca è anche il sistema ABS, che offriamo di serie sui modelli 125 e 150, per il disco anteriore lavorato da una pinza Nissin: un contributo alla sicurezza importante su un veicolo di missione utilitaria. Particolari apparentemente più banali sono frutto di ricerca e collaudi mirati: cito il filtro aria in carta -di ispirazione automotive- in luogo di quello di spugna in bagno d'olio per abbattere il rumore di aspirazione. E ancora: il disegno del battistrada del pneumatico anteriore voluto dai nostri tecnici del reparto sospensioni per ottimizzare il pacchetto 'handling-stability', uno dei tanti punti di forza del nuovo Liberty".

MARCO LAMBRI - Resp. Centro Stile Gruppo Piaggio
DESIGN MODERNO MA RICONOSCIBILE



"Obiettivo primario nella rivisitazione estetica del Liberty è stato quello di non tradire le caratteristiche che ne hanno fatto una pietra miliare tra gli scooter a ruote alte: leggerezza e sinuosità su tutte, sinonimi di maneggevolezza e facilità di utilizzo, rendendo più morbide e soprattutto più moderne le linee, arricchendole di particolari quali i nuovi gruppi ottici a LED e il layout della strumentazione. Nessun inutile stravolgimento, ma continuità coerente con i valori del brand".

Un breve, ma esauriente contatto dinamico ci ha permesso di apprezzare il nuovo Liberty in tutte le sue ottime qualità. La posizione di guida è naturale, c'è tanto spazio per le gambe -la pedana è piatta- e il manubrio abbastanza basso trasmette confidenza assoluta col mezzo; lo scudo è meglio conformato che in precedenza e offre maggiore protezione. Aggiungiamo che il piano di seduta è leggermente più basso della vecchia versione, così che è ancora più agevole mettere i piedi a terra. La sella è abbastanza dura, ma ottimamente disegnata: al comfort provvede il buon lavoro delle sospensioni, con una forcella giustamente rigida ma scorrevole sulle asperità.

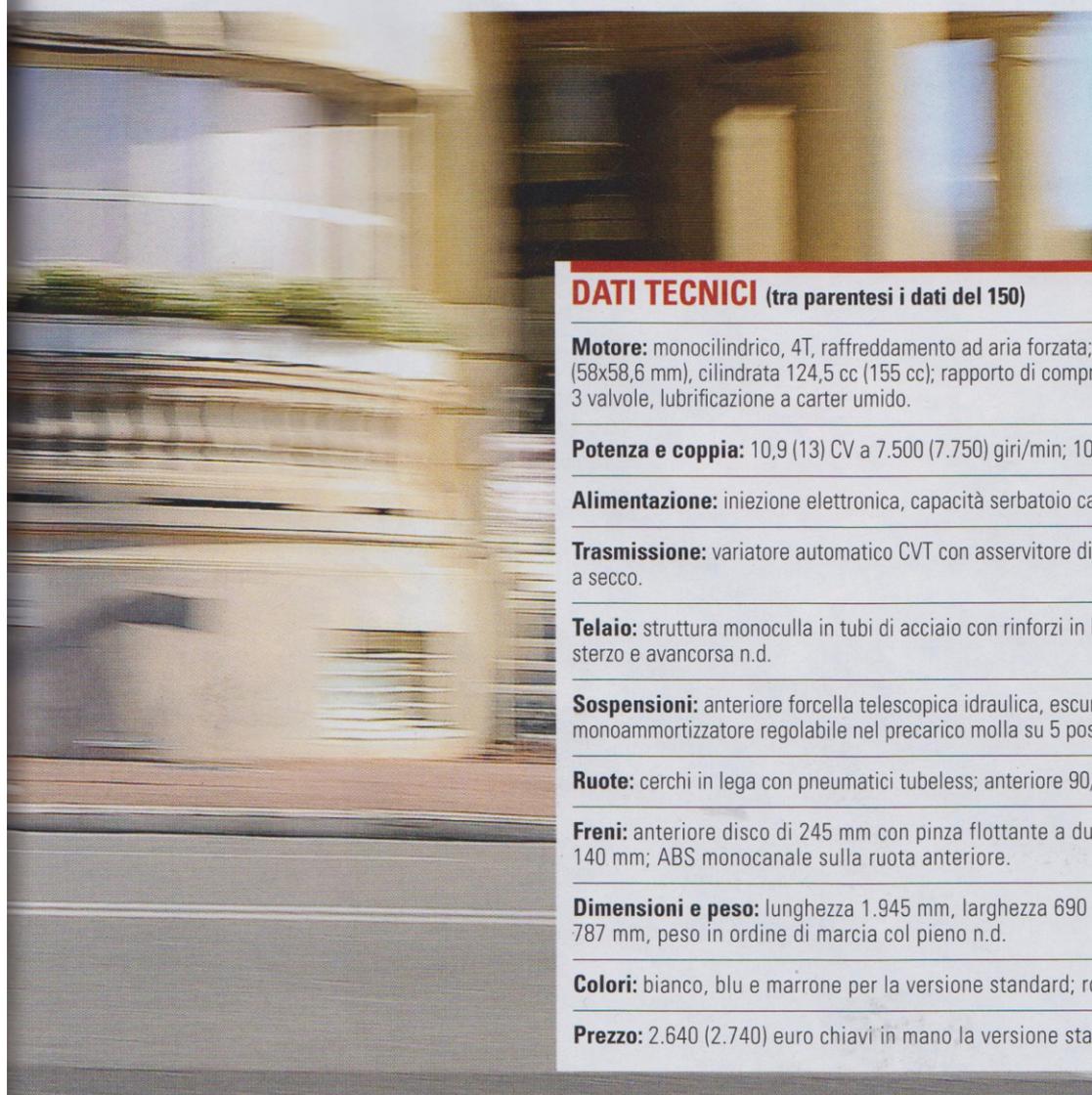
Il motore i-get in versione 125 si rivela brioso in accelerazione e in fase di allungo, perchè dispone di un'erogazione fluida e regolare a tutti i regimi: sorprendono l'assenza di vibrazioni e la contenutissima rumorosità meccanica. La maneggevolezza è di riferimento: il Liberty è agilissimo nel traffico ma preciso e stabile quando si marcia fuori dell'ambito cittadino. Il freno anteriore è perfetto per potenza e modulabilità, con l'ABS che non si mostra mai invasivo. Il tamburo posteriore svolge più che onestamente il proprio lavoro, portando al bloccaggio della ruota solo con un deciso sforzo alla leva. **M**





ADESSO C'È PIÙ SPAZIO

Il vano dietro lo scudo (sopra, a sinistra) raddoppia la sua capacità; peccato che la presa USB sia opzionale. Il vano sottosella (a destra) è aumentato del 30% ed è in grado di ospitare un casco jet. Il Liberty è disponibile nelle versioni base nei colori bianco blu e marrone; nelle versioni S con grafiche dedicate, cerchi, portapacchi e specchi neri, cuciture rosse della sella, c'è rosso e grigio opaco.



DATI TECNICI (tra parentesi i dati del 150)

Motore: monocilindrico, 4T, raffreddamento ad aria forzata; alesaggio per corsa 52x58,6 mm (58x58,6 mm), cilindrata 124,5 cc (155 cc); rapporto di compressione n.d., distribuzione monoalbero, 3 valvole, lubrificazione a carter umido.

Potenza e coppia: 10,9 (13) CV a 7.500 (7.750) giri/min; 10,7 (13) Nm a 6.000 (6.500) giri/min.

Alimentazione: iniezione elettronica, capacità serbatoio carburante 6 litri, di cui 1,5 di riserva.

Trasmissione: variatore automatico CVT con asservitore di coppia; frizione automatica centrifuga a secco.

Telaio: struttura monoculla in tubi di acciaio con rinforzi in lamiera stampata; inclinazione canotto sterzo e avancorsa n.d.

Sospensioni: anteriore forcella telescopica idraulica, escursione ruota 76 mm; posteriore monoammortizzatore regolabile nel precarico molla su 5 posizioni, escursione ruota 74,5 mm.

Ruote: cerchi in lega con pneumatici tubeless; anteriore 90/80-16", posteriore 100/80-14".

Freni: anteriore disco di 245 mm con pinza flottante a due pistoncini; posteriore tamburo di 140 mm; ABS monocola sulla ruota anteriore.

Dimensioni e peso: lunghezza 1.945 mm, larghezza 690 mm, interasse 1.340 mm, altezza sella 787 mm, peso in ordine di marcia col pieno n.d.

Colori: bianco, blu e marrone per la versione standard; rosso e grigio opaco per la versione S.

Prezzo: 2.640 (2.740) euro chiavi in mano la versione standard; 2.740 (2.840) la versione S.