

Yamaha Tricity

PREGI ● Prezzo e facilità

DIFETTI ● Forma sella e interruttore di emergenza

Prezzo 3.490 €

PROVA SCOOTER TRE RUOTE

BUONA LA PRIMA

Il "3 ruote e 3 diapason" ci è piaciuto molto per compattezza, leggerezza ed estrema facilità d'uso. Molto interessante il prezzo di 3.490 euro. C'è però solo nella cilindrata 125 e nella sua essenzialità manca il freno a mano

di Maurizio Tanca



La ricerca di soluzioni sempre più efficaci atte a migliorare i problemi di urbanizzazione e movimentazione di massa nelle grandi città (risolverli appare fantascientifico) in alternativa alle auto, è ovviamente instancabile. Una delle possibili alternative, lanciata da Piaggio nel 2006 con l'MP3, è senz'altro quella degli scooter a tre ruote, considerati da molti una panacea per chi si muove quotidianamente in modo autonomo, con ogni tempo e condizioni stradali. Una strada ora intrapresa anche da Yamaha, che in perfetta assonanza con i tre diapason che formano il suo celebre marchio ha realizzato l'interessantissimo Tricity: il suo primo "triciclo" di 125 cc, e

anche il primo componente della nuova famiglia "New Mobility" (il che dà per certo che prima o poi vedremo altri modelli) nato per regalare alla causa della mobilità urbana uno scooter più sicuro di un normale "due ruote". Il che di per sé non direbbe nulla di realmente nuovo, visto che oltre a Piaggio oggi circolano gli omologhi Quadro, Peugeot, e pure qualche raro Adiva decapottabile, che vantano tutti le stesse credenziali. Ricordando che il Tricity apparve come concept lo scorso novembre, all'EICMA milanese, verrebbe dunque spontaneo chiedersi dove sia la vera notizia. Era già noto e visibile che il Tricity sarebbe stato il più compatto del lotto, e inizialmente disponibile solo nella cilindrata 125 (peraltro abbandonata da Piaggio), proprio per attirare

principalmente utenti meramente cittadini e magari mai saliti nemmeno su un ciclomotore, quindi con patente A1 o B. Ed era noto anche che Yamaha dichiarò un peso decisamente invincibile da qualunque concorrente: e infatti siamo a soli 152 kg col pieno di benzina, dunque ci siamo alla grande. Ma la notizia bomba riguarda il prezzo definitivo, visto che a Milano si era accennato a meno di 4.000 euro. Esatto, ma parecchio meno, però: il Tricity infatti costa 3.490 euro! Quindi 900 meno del cuginetto Xenter 125 (rispetto al quale monta un motore a 2 valvole anziché 4, (però spinge più in basso) e 1.000 euro più del 150. Non si può certo dire, dunque, che il prezzo di questo sempre più interessante Tricity non sia molto allettante! E lo è anche in virtù del fatto di non disporre delle varie peculiarità che contraddistinguono i concorrenti più "grandi" e costosi: leggi blocco della verticalità, che consente di non poggiare i piedi a terra, e freno a mano. Qui si parla di un semplice scooter senza troppi

fronzoli, che però davanti ha un efficacissimo sistema sterzante e sospensivo anteriore. Quanto alla cilindrata, è logico prevederne una versione con motore da 150 cc («più grande non ci starebbe, in questa configurazione», dicono i progettisti) per chi voglia muoversi frequentemente anche sulle varie tangenziali. Altro particolare di questo nuovo prodotto Yamaha sta nel fatto che il test di lancio non sia stato organizzato a Parigi, la città più cannibale del mondo in tema di mezzi a tre ruote, bensì ad Amsterdam, sede di Yamaha Europe. Quanto ai francesi, avranno facoltà di scegliere tra il Tricity e il gemello Triptik marchiato MBK, marchio non più attivo da anni, in Italia. Col suo simpatico veicolo, insomma, Yamaha conta di acquisire nuovi clienti a caccia di un mezzo facile da guidare, leggero e contenuto nelle dimensioni, agile nel traffico e capace di garantire una sensazione di grande stabilità e sicurezza in ogni situazione, senza dover impegnare cifre da far storcere il naso. E ci sembra che il target



Yamaha Tricity provata ad Amsterdam - Moto.it



sia stato perfettamente centrato. Lo conferma il fatto che il mercato Thailandese, dove il Tricity è stato lanciato lo scorso marzo, ne ha già assorbiti 4.000 esemplari. E in Giappone ci sono già oltre 2.000 ordini: non male, visto che in patria il lancio è avvenuto solo una ventina di giorni fa...

Colori e accessori

Il nuovo Yamaha arriverà da noi in agosto in 4 diverse colorazioni: Anodized Red, Mistral Grey, Competition White e Midnight Black. E per lui sono naturalmente già pronti parecchi accessori per il comfort e l'utilizzo a tutto campo. Per proteggersi dalle intemperie abbiamo un parabrezza alto, i paramani trasparenti e la copertina coprigambe. Per il comfort di pilota e passeggero ecco la sella meglio imbottita, le manopole termiche e il poggiaschiena posteriore. Per aumentare la capacità di carico, è ovviamente previsto un portapacchi, un bauletto da 39 litri ed una borsa da pedana. Per comodità sono disponibili il supporto per il GPS e una copertina coprisella.

E per i più sfiziosi ecco il piccolo plexiglas Sports fumé ed i poggia piedi in alluminio per la pedana.

I must del Tricity

La carrozzeria, bella e aggressiva con i para-fanghi ad artiglio, è leggera, ben rifinita sia nella verniciatura sia nelle plastiche opache di contrasto, resistente e facile da pulire: caratteristica, quest'ultima, che non ricordo sia mai stata evidenziata riguardo a una moto, o scooter che sia, ma che comunque farà piacere agli utenti più meticolosi. Ovviamente, lo scudo poco profondo – per gli ovvi motivi tecnici anteriori e per consentire il maggior spazio possibile a chi sta in sella, non può ospitare portaoggetti, che non siano il classico gancio estraibile per borse o che altro. La forma dello scudo e la pedana piatta consentono dunque al pilota spazio e accessibilità: in particolare, la pedana piatta - condivisa solamente col Peugeot Metropolis 400 - farà senz'altro comodo alle signore che vogliono guidare indossando la gonna; ma anche a chiunque

usi lo scooter per andare frequentemente a far la spesa. Soprattutto chi consuma parecchia acqua, vien da dire, visto che il principale acquisto di riferimento sembra essere la classica confezione blisterata da 6 bottiglie... Quanto al vano sottosella da 20 litri può ospitare un casco integrale. Mentre il gancio estraibile sul retro-scudo tornerà senz'altro utile per appendere un secondo casco (jet), una borsa o che altro. L'ampio cruscotto full LCD in stile hi-tech, di derivazione Xenter, ospita il tachimetro al centro, affiancato da orologio, indicatore della temperatura atmosferica, contachilometri totale, due trip parziali, il "belt trip" che tiene conto dei chilometri percorsi dalla cinghia di trasmissione (da sostituire ogni 20.000), e quello che indica quando va sostituito l'olio motore. E quando l'apposita icona nell'indicatore di livello benzina inizia a lampeggiare, compare anche il conteggio dei chilometri che si

percorrono in riserva. Il display riporta cifre molto ben leggibili, e superiormente ospita anche una serie di 5 spie luminose per informare il pilota in modo rapido e chiaro. La tecnologia LED, inoltre, è applicata alle luci di posizione anteriori e posteriori, per una maggior visibilità passiva in ogni condizione atmosferica. I comandi al manubrio sono essenziali: a sinistra troviamo il devioluci anabbagliante/abbagliante, il comando delle frecce (con pulsante di annullamento) e il pulsante del clacson, dalla "voce" decisamente tonica. A destra invece c'è solo il pulsante d'avviamento, mentre purtroppo manca quello di sicurezza per spegnere rapidamente il motore in caso di emergenza. Al centro dello scudo troviamo solo il blocchetto di avviamento, con congegno anti-intrusione magnetico: la chiave ovviamente blocca anche lo sterzo, e sblocca la serratura della sella. L'esclusivo sistema LMW (Leaning Multi Wheel)





verte su un cinematismo brevettato progettato per creare la sensazione di massima stabilità, e donare a, fin dai primi metri, gran confidenza e facilità di guida anche a ai neofiti. Il sistema di Yamaha punta su un semplice parallelogramma deformabile i cui componenti sono collegati al canotto di sterzo e all'apparato sospensivo: il quale praticamente è formato da una speciale forcella teleidraulica di tipo "tandem", con una coppia di steli separati da 33 mm di diametro per ciascuna ruota: quelli anteriori fungono da guida, mentre i posteriori hanno funzione ammortizzante, con escursione di 90 mm. Dietro, invece, troviamo la classica coppia di ammortizzatori verticali a molle esterne, regolabili. Il sistema LMW consente angoli sterzata notevoli, e la possibilità' di piegare in fino a 38 gradi effettivi, prima di strisciare a terra col cavalletto laterale.

La frenata integrale UBS (Unified Brake System), è uno dei pregi più apprezzabili su uno scooter del genere, spesso utilizzato da utenti di estrazione automobilistica. Il sistema è composto da due dischi anteriori da 220 mm ed uno posteriore da 230 mm, con la leva sinistra del manubrio che li aziona simultaneamente e la destra che si occupa solo dell'avantreno. Il che rende molto più facile e spensierata la guida ma assicura anche frenate molto La tecnologia intelligente UBS non solo rende Tricity facile da guidare, ma assicura anche decelerazioni molto pronte, progressive e ben bilanciate, riducendo al minimo il rischio di blocco delle ruote, perlomeno su fondi stradali in buone condizioni. Le ruote in lega leggera, da 14" davanti e 12" dietro, riducono i pesi non sospesi favorendo la guidabilità e, soprattutto, il lavoro delle sospensioni stesse. Gli pneumatici sono



CI SALI, TI MUOVI, E TI SENTI ANCOR MEGLIO CHE A CASA, DEFINENDO NATURALMENTE "CASA" UN VALIDO SCOOTER DI PARI CILINDRATA, COME POTREBBE ESSERE LO XENTER 125



Maxxis, rispettivamente da 90/80 e 110/90. La carreggiata anteriore è di 385 mm (contro i 465 dell'MP3 300 LT), l'interasse è di 1.310 mm e il piano sella è a 780 mm da terra. L'ingegner Kazuhisa Takano, 52 anni, Project Leader del Tricity, vanta una ragguardevole esperienza ultra ventennale in Yamaha, accumulata prevalentemente al seguito delle competizioni. Takano iniziò infatti con la Parigi-Dakar, seguendo lo sviluppo della formidabile monocilindrica YZE 750 cc affidata a Stephane Peterhansel nel 1987, per poi passare ai GP di velocità occupandosi della 250 per 8 anni, poi seguì le YZR500 di Biaggi e Checa, e successivamente le M1 di Rossi e Lorenzo. Ed è in base a quest'ultima esperienza che ha Takano san a creare un "tre ruote" leggerissimo e col baricentro perfettamente centralizzato, e con una distribuzione dei pesi equamente bilanciata tra anteriore e posteriore: 50/50, insomma, proprio come sulla M1 ufficiale, per godere della massima guidabilità su un mezzo così particolare, a differenza di alcuni concorrenti il cui

peso è maggiormente concentrato anteriormente. Il baricentro del Tricity è esattamente sotto la parte anteriore della sella, in corrispondenza del serbatoio, e rende ancor più facile issare lo scooter sul cavalletto centrale. A tal proposito, ricordiamo che qui non è previsto alcun sistema di blocco della verticalità: ai semafori, insomma, si poggiano normalmente i piedi a terra. Il nuovo motore da 125 cc a 4 tempi, raffreddato a liquido e alimentato tramite iniezione elettronica, ha misure differenti da quello dello Xenter, e ha la distribuzione a 2 valvole anziché 4. Progettato per offrire accelerazioni pronte già ai regimi più bassi e un'erogazione progressiva salendo di regime, adotta un cilindro speciale sviluppato con le più avanzate tecnologie Yamaha per la pressofusione. Realizzato in lega di alluminio con una specifica percentuale di silicio, il cilindro è molto leggero e non ha la canna in acciaio. Questa soluzione garantisce un'eccellente distribuzione del calore, che contribuisce a stabilizzare le prestazioni del motore e a prolungare l'efficacia del

lubrificante. Il controllo dei consumi è affidato all'esclusiva iniezione elettronica Yamaha YMJET-FI, a doppia farfalla, che assicura l'elevata efficienza della combustione ed accelerazioni progressive sin dai bassi regimi, insieme con una risposta immediata e un'erogazione corposa a regimi medi ed elevati. E anche un consumo medio rilevato durante l'omologazione di 41 km/l.

La prova sul pavé di Amsterdam

Nel mondo dei cosiddetti "three wheelers", il compatto Yamaha appare come un bel giocattolino. La sua compattezza instillerà qualche dubbio agli alti di statura, ma tutto sommato l'ospitalità in sella è accettabile, sia davanti che dietro. Come del resto ci ha confermato un collega alto 1,92, che non ha accusato alcun problema di ergonomia, considerando anche l'utilizzo a corto raggio prevedibile per la maggior parte dei futuri utenti. Peccato che, come molto

spesso accade (e ogni volta ci chiediamo il perché...), anche la sella del Tricity tenda a "spingere" in avanti il pilota, che in breve si troverà a sedere in punta, magari con le ginocchia pogiate contro lo scudo. Sella che comunque non è scomodissima, anche se personalmente opterei senza dubbi per quella più imbottita, disponibile nella lista accessori. La seduta del passeggero - che dispone di due appigli ai lati della sella, ma che senz'altro prima o poi chiederà di usufruire di un poggia schiena, o bauletto che sia - è invece naturale, non troppo più in alto del pilota, ma comunque con una buona visibilità. Ero davvero curioso di muovere i primi "giri di ruota" con l'interessante Tricity. E ho capito fin da subito che Yamaha ha colpito nel segno. E con il trascorrere dei chilometri, parecchi in giro per la magnifica Amsterdam, e una cinquantina a spasso per un paesaggio da favola tra verde, animali, canali, barchette e bagnanti, in una torrida giornata di





sole, è risultato evidente che ad Iwata hanno davvero alzato l'immaginaria asticella, stabilendo un nuovo riferimento tra i commuter cittadini. «Il Tricity fa esattamente quello che tu ti aspetti da lui...» dichiarano con orgoglio i suoi progettisti. Anche di più, mi sento di aggiungere: ci sali, ti muovi, e ti senti ancor meglio che a casa, definendo naturalmente "casa" un valido scooter di pari cilindrata, come potrebbe essere lo stesso Xenter 125, per rimanere in famiglia. Ma Tricity si muove parecchio meglio anche di qualunque suo concorrente a tre ruote. Piega col pensiero, senza alcuna reazione anomala dell'avantreno, fosse anche un alleggerimento, un tentativo di shimmy, un'incertezza in fase di inclinazione, o di cambiamento di inclinazione. Forse è un pelo più inerziale di uno Xenter, ma l'avantreno è una roccia, anche innescando volutamente zig zag secchi e rapidi col manubrio. L'inevitabile test della rotatoria ampia, da percorrere ovviamente in gran piega costante, rivela una ciclistica molto neutra e precisa. Tanto di cappello, vien da dire! Ma anche l'assorbimento delle asperità è davvero superiore: le forcelle - stavolta si può usare il plurale, visto che sono due... - lavorano

molto bene, affondano dolcemente e assorbono allegramente i numerosi dossi di rallentamento olandesi (che però non sono perfidamente bastardi come i nostri: sono anche altini, però dolci a progressivi). E non si spaventano certamente neppure nelle frenate più vigorose, mantenendo sempre equilibrato l'assetto. Anche gli ammortizzatori sono promossi, perlomeno guidando senza passeggero: sono dolci e morbidi, ma non sono regolabili, e talvolta mi sono parsi vicini al limite del fondo corsa. Ma senza mai arrivarci. Tuttavia, potendo scegliere avrei utilizzato anche sul Tricity l'apprezzabile sospensione posteriore Monocross dello Xenter. Ma immagino che il prezzo ne avrebbe sofferto. Ma anche il pavé di Amsterdam il Tricity se lo beve come un bicchiere d'acqua fresca: va però detto che il pavé olandese (piuttosto che svedese, danese e via dicendo) è sempre perfettamente in ordine, niente a che vedere con quella sorta di campo minato che ci ritroviamo, per esempio in zona Navigli a Milano, dove sono curiosissimo di mettere alla prova il Tricity. Agile e molto divertente, ma anche davvero rilassante, il Tricity gode di una frenata combinata tutto sommato efficace.







Pur considerando il limitato chilometraggio degli scooter che abbiamo usato, la prova del "panic stop" con entrambe le leve tirate al massimo ha portato a decelerazioni più che soddisfacenti, arrivando addirittura allo "stoppie". Quella di destra svolge un onesto lavoro sull'avantreno, mentre la sinistra, che serve i tre dischi, ottiene ovviamente risultati migliori, sempre senza scomporre l'equilibrio del veicolo. Nel caso non si fosse capito, muoversi in città con il piccolo triscoter Yamaha proprio una pacchia. Il suo motore chiaramente non dispone di pozioni miracolose, e fa onestamente il suo lavoro con dolcezza e un piacevole spunto che spinge abbastanza in fretta fino agli 80 orari indicati. Per andare oltre, ci vuole più spazio. Un motore silenzioso, questo, con una trasmissione dolce e prova di strappi e naturalmente parco bevitore. Usciamo dalla città dirigendoci verso la campagna e il mare. Qui si può arrivare anche sui 90/95 orari, ma è quando si imbecca qualche arteria un po' più trafficata che, col gioco delle scie, si riesce a superare i 115 senza rannicchiarsi. Velocità che il piccolo spoiler anteriore tutto sommato gestisce dignitosamente, deviando un po' d'aria verso l'alto. Non mancano alcune sottili vibrazioni ad alta frequenza avvertibili sulle manopole in accelerazione e rilascio: nulla di ché, se non fisime per super-pignoli. Da notare che il sistema sospensivo anteriore qui è molto meno invasivo rispetto a quelli concorrenti: tra le forcelle, infatti, c'è un ampio ed alto "tunnel" libero che incanala l'aria sotto alla scocca, quindi il vantaggio aerodinamico rispetto ai concorrenti, già superiore anche per via della compattezza del Tricity, della carreggiata e delle gomme più strette, a mio avviso è notevole. Fuori città si è anche preso nota della buona stabilità del mezzo sulle curve lunghe, anche ad inclinazione quasi massima. Tutto sempre sotto controllo, insomma. Chissà quale sarà il prossimo passo di Yamaha verso l'ampliamento della famigliola New Mobility.... **M**

SCHEDA TECNICA
Yamaha Tricity 125 € 3.490

Tempi: 4
Cilindri: 1
Cilindrata: 124.8 cc
Disposizione cilindri: Orizzontale
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 11.02 cv (8.1 kW) / 9000 giri
Coppia: 1.06 kgm (10.4 Nm) / 5500 giri
Marce: AV
Freni: DD-D
Misure freni: 220-230 mm
Misure cerchi (ant./post.): 14" / 14-12"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 152 kg
Lunghezza: 1905 mm
Larghezza: 735 mm
Altezza sella: 780 mm
Capacità serbatoio: 6.6 l
Segmento: Scooter Ruote alte

ABBIGLIAMENTO

Casco: GIVI HX03
Giacca: REV'IT! Legacy GTX
Guanti: OJ
Jeans tecnici: OJ Sole
Sneakers tecniche: Stylmartin Sunset

