



SPORTSOFA

... und gib uns bitte unseren täglichen Luxus



(1) Stattliche Erscheinung – der neue Piaggio X10 ist ein echter Gran Turismo

TEXT MICHAEL BERNLEITNER
FOTOS ALEX PHOTO

Nur wenige Monate nach dem Verkaufsstart des X10 350 bringt Piaggio jetzt auch den X10 500 ins immer dichter werdende Getümmel der reisetauglichen Maxiroller. Während der 350er (Fahrbericht in „motomobil“ Folge 008) mit dem ganz neuen kraftvollen Spritspar-Motor ausgestattet ist und zum schlanken Einführungspreis von 5999 Euro bei den Händlern steht, kostet die – nahezu identisch ausgestattete – Halbliterversion 7999 Euro und besitzt den Einzylinder-Viertak-

350er oder 500er? Die Entscheidung ist nicht leicht

ter, der bereits auf den erstmals im Jahr 2001 verkauften Piaggio X9 500 zurückgeht. Rein von der Papierform her und vom Preis-Leistungs-Verhältnis scheint der 500er die etwas schlechteren Karten im Bewerb um die Käufergunst zu haben.

Was aber nach der ersten Probefahrt, zu der die „motomobil“-Redaktion eine exklusive Gelegenheit im toskanischen Volterra hatte, wieder ganz anders aussieht. Schon seit dem 350er wissen wir, dass die X10-Serie in der obersten Liga der luxuriösen Tourenroller mitspielen kann, und das zum Freundschaftspreis. Einige Ausstattungsdetails findet man sogar nicht einmal bei prestigeträchtigen Markenrollern, deren Preis spürbar über der 10.000-Euro-Schwelle liegt.

Die bei Piaggio und Vespa weit verbreitete elektrische Sitz-

bankentriegelung per Knopfdruck würde man sich eigentlich in allen Rollern wünschen – und ganz besonders dann, wenn man sich gerade über die fummelig-diffuse Sitzbankfermentriegelung beim BMW C 600 Sport oder beim Yamaha T-Max 530 gründlich geärgert hat. Beim X10 kommen weiters noch eine praktische Tankklappen-Entriegelung per Knopfdruck sowie die elegante (im Rollerbau einmalige) Hintergrundbeleuchtung der Schalter an den Lenkerarmaturen dazu. Die Piaggios besitzen ebenso wie die beiden neuen BMW-Scooter eine Parkbremse, die automatisch beim Ausklappen des Seitenständers aktiviert wird; der X10 500 fügt dem Ausstattungsreigen dann noch eine während der Fahrt elektrisch verstellbare Hinterachsfederung hinzu.

Die ganz große Überraschung beschert der X10 500 jedoch mit der unerwartet hohen Laufkultur des Motors, wie man sie vom Piaggio-Single bis jetzt nicht gekannt hat. In seinen diversen Erscheinungsformen wie im MP3, im Gilera Fuoco, im Scarabeo 500 oder im Beverly 500 ist der SOHC-Viertakter ein etwas ruppiger und raubeiniger Geselle, der eher geflissentlich als leichtfüßig auftritt. Ganz anders im X10, hier arbeitet das 493-Kubik-Triebwerk auffallend vibrationsarm, laufruhig und akustisch äußerst zurückhaltend. Es wirkt fast wie ein neuer Antriebsstrang – im Piaggio-Werk in Pontedera erfahren wir jedoch, dass bis

auf eine neue Einspritzung sowie deren Mapping nichts verändert wurde und dass und alle mechanischen Komponenten gleich geblieben sind. Lediglich eine modifizierte, tiefer angesetzte Aufhängung der Triebsatzschwinge in der X10-Stahlrahmenkonstruktion ist neu – und hier scheint das Geheimnis zu liegen. Die Abstimmung der automatischen Fliehkraftkupplung und der Keilriemenvariomatik wirkt (trotz des Gewichts



von 242 Kilo fahrfertig) unmittelbar und dynamisch, insgesamt erscheint der X10 500 spürbar sprintstärker und souveräner motorisiert als das 350er-Pendant. Die 30 kW (41 PS) bei 7250 Umdrehungen unterfüttern eine solide Höchstgeschwindigkeit von gut 150 km/h nach GPS-Messung.

Das Chassis des X10 wurde übrigens von Spitzentechnikern entwickelt, die sonst im Aprilia Racing Depart-

Der Einzylinder läuft im X10 über- raschend kultiviert

ment in Noale bei Venedig ihre Hauptaufgabe haben – offensichtlich setzt der riesige Piaggio-Konzern seine Ressourcen mittlerweile sehr zielgerichtet und punktgenau ein, die X10-Baureihe ist ein stimmiges und eindrucksvolles Ergebnis. Das ausgewogene Fahrwerk ist sowohl handlich als auch stabil, die Kurvenpräzision ist wie bei einem guten Sportroller. Eine eilige Fahrt auf einem historischen X9 500 selig war im Vergleich zum X10 wie ein wagemutiger Eiertanz. Die speziell im 500er verbaute 41er-Telegabel (X10 350: 35 Millimeter Standrohrdurchmesser) mag ihren positiven Teil beitragen. Auffallend ist außerdem die Mühe-





losigkeit und Genauigkeit bei ganz langsamen Schrittgeschwindigkeiten. Mit dem X10 sind wir nicht für akrobatische Tellerwenden oder radikale Spurwechsel ausgerüstet, aber millimetergenaues Fahren ohne Wackeln, Zittern und ständiges Korrigieren ist im City-Stau die reine Freude. Detail am Rand: Die Rückspiegel, die zudem hervorragende Sicht nach hinten ermöglichen, sind nur unmerklich breiter als der X10-Lenker und sind daher im Vergleich zu weit vorne und verkleidungsfest montierten Spiegeln wie bei den ganz teuren Großrollern (auch wenn sie einklappbar sind) deutlich im Vorteil und praxisnäher. Noch dazu wenn verkleidungsfeste Rückspiegel keinen zusätzlichen Hand- und Witterschutz bieten, so wie ausschließlich beim Suzuki Burgman 650.

Das Integral-ABS der kräftigen Bremsanlage ist eher sportlich abgestimmt und kommt recht spät in die Regelphase, was auf schottrigem Untergrund durchaus bedeutet, dass die Reifen für Sekundenbruchteile ins Blockieren kommen. Die neue Piaggio-Traktionskontrolle ASR („Acceleration Slip Regulation“) haben wir bereits im 350er als auch im Aprilia SRV 850 als sehr unmittelbar und genau regulierend kennengelernt. Auf nassen und rutschigen Straßen ist ASR ein zusätzlicher Sicherheitsaspekt, jedenfalls ein willkommenes Nebenprodukt der für das Combined ABS sowieso notwendigen Radsensoren. Die Schlupfregelung kann über die Knopfleiste im X10-Cockpit außer Kraft gesetzt werden, bei einem Neustart des Rollers ist sie automatisch wieder aktiviert. Wo bei den hubraumkleineren X10-Modellen die Stereostößdämpfer platziert sind, gibt es im 500er-Fahrwerk zwei Schubstangen, die über eine gemeinsame Welle ein horizontales Boge-Monoshock betätigen, das rechts oben im Fahrzeugheck montiert ist. Die Vorspannung des Zentralfederbeins ist bequem vom Cockpit aus per Knopfdruck vierfach verstellbar. Im zentralen Vier-Zoll-LCD-Display kann man an einem symbolisierten Federbein

die gewählte Vorspannung ablesen. In der härtesten Einstellung ist der X10 spürbar straffer, aber immer noch nicht unkomfortabel. Umgekehrt bleibt das Fahrwerk auch in der weichsten Stufe vollkommen stabil und verwundungsfrei, sogar schlimme Unebenheiten in Schräglage können keine Unruhe einleiten. Der Praxisnutzen der variablen Federung ist vor allem schnell auf Zweipersonenbetrieb und geänderte Zuladung reagieren zu können. Im Einpersonen-Alltagsbetrieb spricht nichts dagegen, ständig mit einer der komfortbetonten Einstellungen zu fahren.

Obwohl tadellos stadtauglich, ist der X10 als Gran Turismo konzipiert und so werden vor allem Tourenfreunde viele Qualitäten entdecken. Das wichtige Kriterium der Gepäckunterbringung meistert er höchst anständig: Während unter die Sitzbank des 350ers gleich zwei Vollvisier-Klapphelme passen, gehen sich im Halbliter-X10 immer noch ein Klapphelm plus Jethelm und Kleint-

Genügend Gepäckraum macht das Reisen angenehm

teile aus. Die drei Handschuhfächer im Vorbau sind ebenfalls ordentlich dimensioniert; im mittleren gibt es eine 12-Volt-Steckdose und im linken einen zusätzlichen USB-Port. Gut durchdacht sind die Trittbretter: Für den Fahrer gibt es wie üblich mehrere Positionen bis hin zu cruiser-style – aber auch der Beifahrer kann die Füße in mehreren Stellungen platzieren. Die hinterlüftete Windschutzscheibe lässt keine Wünsche offen, für guten Wind- und Wetterschutz gibt es zusätzlich noch transparente Deflektoren, die im Windkanal entwickelt wurden und seitlich zirka in Kniehöhe an der Karosserie angebracht sind. In das charakteristische Wellendesign des X10, das einem bei öfterer Betrachtung immer vertrauter und angenehmer vorkommt, fügen sich die Windabweiser perfekt ein beziehungsweise sind sie kaum merkbar.



Das überkomplette Cockpit zeigt alle Bordcomputer-Infos bis hin zur Glatteiswarnung und der erwähnten Einstellung der Hinterradfederung, zusätzlich kann man per Bluetooth sein Smartphone anschließen und über die neue Piaggio Multimedia Plattform eine Fülle an zusätzlichen Funktionen nutzen – alles über die PMP auf den folgenden Seiten 20 bis 21. Nach den ersten Fahreindrücken können sich

die X10-Maxis überraschend klar positionieren: Für den Stadtbetrieb und für kurze bis mittlere Pendlerstrecken ist der deutlich günstigere 350er eine hervorragende Wahl. Fährt man gerne zu zweit und/oder will man mit dem Roller auch auf Urlaub fahren – und trotzdem im Vergleich zu Zweizylindern im budgetären Rahmen bleiben –, dann ist der noch etwas luxuriösere X10 500 das Angebot der Stunde. >>

PIAGGIO X10 500 ABS/ASR roller-daten

MOTOR	..... 1-Zyl.-4-Takt, flüssig gekühlt, SOHC, 4 Ventile, EFI
HUBRAUM	..... 493 ccm
LEISTUNG	..... 30 kW (41 PS) bei 8250/min
DREHMOMENT	..... 32,3 Nm bei 6250/min
GETRIEBE	..... automat. Kupplung, stufenlose Variomatik
FAHRWERK	..... Stahlrohrrahmen, Triebsatzschwinge
AUFHÄNGUNG vo/hi	..... Telegabel 41 mm/Monoshock
RADSTAND	..... 1640 mm
FEDERWEG vo/hi	..... 125 mm/120 mm
BEREIFUNG vo/hi	..... 120/70-15, 150/70-13
BREMSEN vo/hi	..... 2 x Scheibe 280 mm/Scheibe 240 mm, C-ABS
SITZHÖHE	..... 760 mm
TANKINHALT	..... 15,5 l
GEWICHT (fahrfertig, ohne Treibstoff)	..... 242 kg
SPITZE	..... ca. 150 km/h
VERBRAUCH	..... n. a.
PREIS	..... Einführungspreis € 7999,- (Listenpreis € 8650,-)
VERTRIEB/INFO	..... www.piaggio.at

- (1) Zusätzlich zum überkompletten Cockpit gibt's noch die Smarthone-App
- (2) Schöner Stauraum unter der Sitzbank
- (3) Gut erkennbar: das waagrecht montierte Zentralfederbein
- (4) Neue Traktionskontrolle als angenehmes Nebenprodukt des ABS
- (5) Tourenscooter mit Luxus

4910
Ried im Innkreis/
Tumeltsham,
Ornetzmühl 38,
AUSTRIA
Telefon:
0043 7752 88707
Fax:
0043 7752 88707 4
www.stoffis.com

STOFF'S
Der Rollerspezialist
Garage e.U. www.stoffis.com



Mit dem neuen X10 500 ie Executive stellt Piaggio die bislang leistungsfähigste Smartphone-App im Zweiradbereich vor

DAS SUPERHIRN

Die Idee ist nicht ganz neu und sie ist plausibel: Über einen Stecker einen Bluetooth-Transmitter an die Motor-ECU hängen, die unterhält sich mit dem iPhone und über das Display weiß der Rollerfahrer dann ganz genau, wie es dem Motor so geht, was das ABS so treibt, wo man sich befindet, kombiniert ist das ganze mit weiteren nützlichen Funktionen bis hin zum virtuellen Luftdrucksensor für die Rollerreifen. Allein, eine publikumsfähige Umsetzung ist extrem aufwändig, erfordert hohe Genauigkeit und auch viel Praxisnähe, sonst ist der ganze Zauber für nix und wieder nix.

Die Piaggio Multimedia Platform (PMP), die zuerst mit der neuen

X10-Gran-Turismo-Baureihe X10 (in Österreich mit 350 und 500 Kubik) eingeführt wird, ist dicht bepackt mit Features, die sogar eingefleischten App-Fanatikern das Staunen beschert. Und dabei bleibt sie auch

Ab jetzt weiß das Handy alles über den Zustand des Rollers

noch weitgehend übersichtlich und bedienungslässig. Ist die App installiert und über Bluetooth automatisch per Zündschlüsseldreh mit dem Roller verbunden (der Dock-Connector dient nur zur Stromversorgung des Handys) kann man einmal die vielen üblichen Infos eines leistungsfähigen

Bordcomputers abrufen: Drehzahl, Tempo, Kilometerzähler, Durchschnitts- und Höchstgeschwindigkeit, Bordspannung, Durchschnittsverbrauch und aktueller Verbrauch et cetera. In der momentanen PMP-Version wird der Verbrauch in der US-abgeleiteten Version gezeigt, also wieviele Kilometer man pro Liter Treibstoff kommt. Auch gibt es als Sprach-Optionen vorerst Italienisch und Englisch; Deutsch und andere Sprachen sollen im Winter und 2013 folgen.

Dann geht die PMP noch um einiges tiefer: Auf einem extra aufrufbaren Screen können die Leistung (in kW) und das Drehmoment (in Newtonmeter) gemessen werden, die für den aktuellen Fahrzustand gerade

(1) Rino di Tanna, Chef-techniker im Aprilia Racing Department und zuständig für Scooter Innovations bei Piaggio, erläutert die neue Multimedia Platform

(2) Am schlanken, absichtlich nicht überladenen Startbildschirm werden die Hauptfunktionen direkt aufgerufen

(3) Das PMP-Diagnose-System kann dasselbe wie das in den Piaggio-Vertragswerkstätten; und auch die Roller-Gebrauchsanweisung ist ab sofort in digitaler Form mit an Bord

TEXT MICHAEL BERNLEITNER
FOTOS ALEX PHOTO, PIAGGIO, M. BERNLEITNER

benötigt werden. Und die iPhone-Gyrosensoren geben Auskunft darüber, welche Beschleunigungskräfte gerade auf den Roller einwirken. Beim Kurvenfahren wird sogar der genaue Schräglagewinkel gemessen und kann per Datarecording festgehalten werden. Stammtischgespräche über die superen Kurvengeschwindigkeiten auf der Hausstrecke werden dadurch auf ein neues Niveau gehoben. Wem das zu „akademisch“ ist, der kann sich über eine sehr praktische Funktion freuen: Auch der Füllstand im Benzintank wird von der PMP abgegriffen und bei zur Neige gehendem Treibstoffvorrat werden die Tankstellen in der nächsten Umgebung angezeigt.

Überhaupt ist das Smartphone-GPS kunstvoll in die App integriert: Beim Ausschalten der Zündung merkt sich das System automatisch den letzten Standort. Bei Reisen in unbekannte Städte kann diese „Finde-meinen-Roller“-Funktion hilfreich sein und

GPS-Anbindung, Schräglagesensor, Luftdruckkontrolle!

ist um Eckhäuser angenehmer als die unzähligen Applikationen, die einen zum Fahrzeug zurückführen sollen – aber beim Absteigen erst extra aktiviert werden müssen. Verwendet man zum Navigieren die teure TomTom- oder Navigon-Software, dann empfängt die App leider keine Motor-



daten, weil Bluetooth nicht funktioniert, wenn das Programm im Hintergrund arbeitet. Eingehende Telefonate werden jedoch in einem eventuell vorhandenen Bluetooth-Helm/Headset geleitet und die Piaggio-App arbeitet weiter, auch Musik kann über die iPod-Funktion des Telefons übertragen werden. Seit dem im Herbst 2012 erschienenen Betriebssystem iOS 6 ist Google Maps am iPhone leider Vergangenheit – wie



lange die Apple-eigene Kartensoftware, die auch turn-by-turn-Navigation anbietet, noch buggy bleiben wird, ist ungewiss. Irgendwann soll man auch Kartenmaterial downloaden und offline ohne 3G- oder LTE-Anbindung nutzen können, das ist auf Auslandsreisen gut und kostengünstig. TomTom, Navigon oder Garmin wären dann obsolet.

Die Erinnerung zum Blinkerabschalten im Dashboard nehmen wir ebenfalls zur Kenntnis. Höchst erstaunlich ist die virtuelle Reifenluftdruckkontrolle. Weil das System den Reifenumfang bei neuwertigen, richtig aufgepumpten Reifen als Referenz heranzieht, kann über die ABS/ASR-Sensoren jede „abnormale“ Abweichung von der richtigen Umdrehungsgeschwindigkeit ausgewertet werden – bei Druckverlust oder „glatzerten“ Reifen wird eine Warnung ausgegeben. Außerdem können alle jene Bordsysteme gecheckt werden, die auch über das Piaggio-Diagnosegerät in einer Werkstatt überprüft werden. Gibt es eine Auffälligkeit, wird das Problem bewertet und eine Liste der Piaggio-Vertragswerkstätten in der Umgebung ist am Bildschirm abrufbar. Während der „motomobil“-Testfahrt mit dem X10 500 konnten wir uns überzeugen, dass die Geschichte funktioniert: Einer der Teilnehmer beschädigte durch unvorsichtiges Rangieren eine vordere Bremsscheibe und prompt meldete der Selfcheck, dass der ABS-

Sensor überprüft werden soll. Ein weiteres (sehr einfaches, aber sicher nicht falsches) Feature: Das Piaggio-Fahrerhandbuch für den X10 ist in digitaler Form ebenfalls mit an Bord. In der Grundeinstellung ist die Piaggio Media Platform so programmiert, dass ab einer Geschwindigkeit von fünf Stundenkilometern der Touchscreen nicht mehr berührungsempfindlich ist. Dadurch sollen verspielte Naturen vor gefährlichem Allostria im Straßenverkehr bewahrt werden. Diese Einstellung kann überlistet werden, vorher muss man sich aber Haftungsverzichtserklärungen durchlesen und bestätigen. Die neuen Piaggio X10 kommen serienmäßig mit dem Bluetooth-Modul und einer Befestigungsmöglichkeit für eine iPhone-Halterung. Dieses Cradle muss man selber erwerben, daher kann man sich entscheiden, ob man eine Halterung für ein iPhone mit Schutzhülle oder ohne Schutzhülle verwenden will (oder eine universelle Fixierung, wie etwa das stabile iPhone-Cradle von Touratech). PMP soll in absehbarer Zeit in das gesamte Piaggio-Modellprogramm Einzug halten; die komplette Funktionalität ist freilich nur bei den High-end-Rollern mit ABS und Traktionskontrolle gegeben. In die zu erwartenden regelmäßigen Updates sollen ab 2013 auch Kundenwünsche eingebunden werden, sofern sinnvoll und umsetzbar. Für Android-Handys ist die Software ebenfalls zu erwarten. ©