

N°2 1991 Autunno

L. 6.000

# Scooter magazine



## SCOOTER D'EPOCA:

Peugeot S 57; Vespa 125 "1948"  
EUROVESPA A S.MARINO  
VIAGGI: Africa, da Tunisi a Lomé  
SCHEDE: La nuova Cosa,  
Italjet Reporter e Bazooka,  
MBK CT 50 S, Lem Ghibli

## PROVA SU STRADA:

P.G.O Star 50  
ITINERARI: Italia in scooter  
I PREZZI DI TUTTI GLI SCOOTER  
Appuntamento al Salone di Milano:  
GUIDA AGLI ESPOSITORI  
RADUNI, CLUB, NOTIZIE, ACCESSORI

# Scooter magazine

## IN QUESTO NUMERO

- Pag. 4** Lettere
- Pag. 8** Raduni, Club, Notizie
- Pag. 16** Gli espositori del Salone del Ciclo e Motociclo di Milano
- Pag. 18** Prova: P.G.O. Star 50
- Pag. 22** Epoca: Peugeot S 57
- Pag. 28** Schede: Nuova Cosa, Italjet Reporter e Bazooka, MBK CT 50 S, Lem Ghibli
- Pag. 32** Custom: "Voodoo Chile"
- Pag. 34** Una storia d'amore
- Pag. 38** L'Eurovespa a S. Marino
- Pag. 44** Epoca: Vespa 125 1948
- Pag. 46** "I Grandi Raid": In Vespa da Tunisi a Lomé
- Pag. 51** Accessori
- Pag. 54** Italia in scooter
- Pag. 58** Vespa 50 Special
- Pag. 60** Il mercatino di Scooter Magazine
- Pag. 62** Abbonamenti
- Pag. 64** I prezzi del nuovo di tutti gli scooter



Le immagini dell'Eurovespa '91 a S. Marino. Voodoo Chile è la fantasiosa elaborazione presentata in questo numero.

Per le prove di Scooter Magazine, le impressioni di guida del PGO Star, cinquantino dell'ultima generazione. Accessori per lo scooter a pag. 51 (nella foto "d'epoca" in basso, in perfetto stile anni Sessanta, la Metallurgica Viganò presentava i suoi accessori)



alla "vera" Milano-Taranto, quella che si disputava negli anni Cinquanta, che si è imposto a bordo di una Vespa 150.

Come si può vedere, si è trattato di una partecipazione più che onorevole, che ha dimostrato ancora una volta come nulla sia impossibile agli scooter. E chissà che, ora che lo scooter d'epoca sta prendendo piede, non si assista in futuro ad una partecipazione ancora più massiccia e qualificata a manifestazioni di questo genere.

### CHI VA IN SCOOTER È UNA VOLPE!

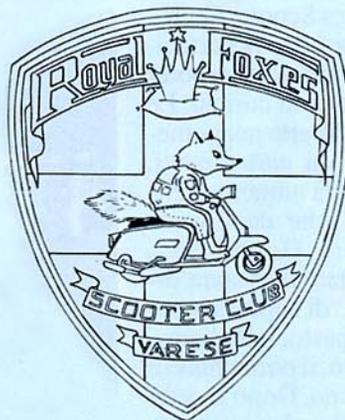
Il Royal Foxes Scooter Club di Varese nasce nel 1989 ad opera di alcuni appartenenti al già mitico Batman Friends S.C. di Rimini, con la denominazione sperimentale di Lake District S.C., presto abbandonata per vari motivi. Le Volpi Reali si fondono quasi subito con un altro gruppo di scooteristi di vecchia data, il Soul Agents S.C. di Cesena. La scelta di costituirsi in club nasceva anche dall'esigenza, sentita dal movimento "mod" della zona, di identificarsi in un'entità ben precisa. Il vasto territorio delle province di Varese e Como, in cui il Club recluta i suoi iscritti, non favorisce infatti l'aggregazione, a meno che non esistano gruppi organizzati.

Occorre anche dire che il gruppo, pur definendosi mod, accetta l'adesione e la partecipazione di chiunque, purché sappia godere il piacere di stare insieme grazie allo scooter.

La particolarità di questo Club è quella di essere quasi interamente costituito da Lambretta. Questo scooter si presta infatti in modo particolare ad essere personalizzato e quindi si adatta molto bene alle idee di anticonformismo ereditate dai trascorsi mod dei fondatori. Alcuni di questi scooter sono unici per le loro trasformazioni: i proprietari hanno perseguito un progetto teso a valorizzare l'eleganza del mezzo con l'aerografo e le cromature. La cura dei particolari non è altro che la manifestazione particolare di un modo di vivere lo scooter.

Appena nato, il Club si mise all'opera per organizzare un

raduno mod nella sua zona. Nacque così il Raduno Nazionale Mod che si svolse nel settembre 1989 e 1990 ad Arona, sul Lago Maggiore. Per l'estate del 1992 le Volpi Reali stanno valutando la possibilità di organizzare, in collaborazione con il Crusaders S.C. di Stoccolma, al quale sono gemellati grazie al socio Marcello Colombo, un raduno scooteristico in provincia di Varese, per il quale auspicano il patrocinio della neonata ma già benemerita F.I.S.C.A. Ulteriori informazioni potrete averle leggendo Scooter Magazine o le fanzine del settore o contattando il presidente del *Royal Foxes Scooter Club*, **Franco Luini**, via Monte Rosa 18, 21020 Bugugiate (VA).



## IL LAMBRETTA DAY DI SAVIGNO

Si è svolto il 23 giugno a Savigno, sulle colline modenesi, il 4° "Lambretta Day", organizzato dal M.C. Bartolini. Come ogni anno sulla piazza del paese si sono radunati circa quaranta appassionati giunti dalle principali regioni del Nord Italia già il giorno precedente. Dopo le iscrizioni e la consegna di una simpatica coppa a tutti i partecipanti si è partiti in gruppo per una visita alla bellissima rocca di Bazzano e per un aperitivo. Dopodiché un altro giro di una trentina di chilometri per gli splendidi colli ci ha portato fino al ristorante di Savigno nel quale si è pranzato, a base di specialità locali come le crescentine e le tigelle con il lardo, sotto le tende del patio sul bordo di una grande piscina.



Il pomeriggio è stato dedicato alla premiazione degli scooter e dei partecipanti e alla gimkana su prato, nella quale si sono distinti, come sempre, i Lambrettisti del M.C. Bartolini. Non sono mancate le presenze storiche: Nello con l'Ammiraglia, i rappresentanti del Lambretta Club d'Italia e la Sezione Emilia Romagna del medesimo. I ringraziamenti di rito e l'arrivederci all'anno prossimo hanno chiuso la manifestazione.

### Premiazioni Gimkana

Fino al modello LD  
 1° Remo Bartolini (150 D)  
 2° Silvano Fabbri (150 D)  
 3° Mauro Galli (125 C)

### Dalla LI in poi

1° Adriano Franceschini (150 LI)  
 2° Loris Grandi (150 LI)  
 3° Claudio Dalle Donne (125 LI)

### Premi speciali

All'Ammiraglia di Giancarlo Nanni  
 Alle Lambretta  
 Più vecchia: Ernesto Sacchi (125 C sidecar)  
 Più nuova: Stefano Barattini (200 Serveta)  
 Più originale: Antonio Biancofiore (125 DL)  
 Premio Speciale: Sig. Montanari (Lambrettino 48)  
 Ai partecipanti  
 Gruppo più distante: L.C.I. Milano  
 Gruppo più numeroso: L.C.I. Emilia Romagna  
 Premio simpatia: fam. Giovanardi  
 Riconoscimenti al L.C.I. Milano per l'alta qualità dei mezzi, ai f.lli Galli per la collaborazione e al sig. Dammico per l'attività lambrettistica.

## GLI SCOOTER A PORDENONE

Il 6 e 7 luglio scorsi si è svolto a Pordenone il 1° Raduno Internazionale Scooter organizzato da "La Vigliacca Scooter Club". Il bel tempo ha favorito la partecipazione di un centinaio di scooter e di una folta massa di curiosi. Le iscrizioni si sono aperte nel pomeriggio di sabato: ai partecipanti, che provenivano da numerose città d'Italia, oltre che da diverse nazioni straniere (Inghilterra, Svizzera e Germania), è stata distribuita la busta "di sopravvivenza", con i buoni pasto, i dépliant, la pezza, l'adesivo, il portachiavi e una bottiglia di vino. Dopo la cena è iniziato lo spettacolo musicale,



con gruppi di Pordenone e Ferrara. Il pubblico ha seguito con entusiasmo lo spettacolo, e una nota di merito va ai tedeschi, ancora più rumorosi dei musicisti sul palco. Dopo i concerti tutti in discoteca, dove si è ballato fino all'alba.

Il mattino seguente Scooter Run alla Madonna di Mezzomonte con aperitivo per tutti, quindi ritorno in piazza della Motta per l'esposizione di scooter d'epoca e per il pranzo. Al termine hanno avuto luogo le premiazioni: i gruppi premiati sono stati i "Todos Amigos", i "Rasoi", il "Lungo Sorso" e gli "Orsi delle Alpi". I tedeschi sono stati premiati come gruppo più numeroso in assoluto, mentre gli inglesi hanno avuto un riconoscimento per i chilometri percorsi. Premio speciale, infine, ad un ragazzo tedesco che, a causa di un incidente, ha dovuto lasciare, nel vero senso della parola, lo scooter lungo la strada.

Commenti entusiastici da parte dei partecipanti e sguardi soddisfatti hanno ripagato i membri della "Vigliacca" per l'organizzazione perfetta di un Raduno bello e divertente, senza le solite divisioni di marca. Ovviamente, la speranza è che il prossimo anno si sia ancora più numerosi.



## LAMBRETTINGITA A MONTE S. PIETRO

Anche al termine dell'estate l'attività dei Club non si arresta e i weekend settembrini sono punto di incontro di tanti appassionati e altrettante "buone forchette". Una dimostrazione arriva dal Lambretta Club d'Italia, Sezione Emilia Romagna, che ha saputo organizzare veramente bene questa prima "Lambrettingita" sui colli bolognesi, in una coreografia ancora verde nel primo fine settimana di settembre.

Tantissimi i partecipanti giunti da ogni parte e addirittura dall'Inghilterra e dall'Olanda; molto sentita è stata la presenza dello Scooter Club "La Vigliacca" di Pordenone, con ben sette iscritti, tutti giunti su strada. Il Raduno si è svolto in concomitanza con la sagra di Calderino, che ha concesso agli organizzatori di rilasciare all'atto dell'iscrizione una serie di buoni per gli assaggi agli stand; va da sé che la sera di sabato ben pochi erano in grado di reggersi in piedi.

Il clou si è avuto domenica 1° settembre, quando si sono aperte ufficialmente le iscrizioni e, raggiunto il numero di oltre ottanta partecipanti, si è partiti per un giro di circa trenta chilometri tra colli, valli e paesini ricchi di scorci suggestivi in un'atmosfera gioiale e "scoppiettante". Il punto di arrivo è stata la frazione Riale di Calderino, per gustare sotto i tendoni della sagra, a prezzo contenuto, i piatti locali.

Verso le 15 si è fatto ritorno al piazzale degli stand per la premiazione dei convenuti, che, con le coppe e i doni offerti dai commercianti locali, ha visto un montepremi davvero ricco. La manifestazione si è chiusa con un'ultima bevuta in compagnia e l'arrivederci al prossimo raduno.

# VENTO dell'EST

*Un cinquantino con una sua spiccata personalità, il PGO Star si è rivelato anche nella prova su strada competitivo e ricco di trovate pratiche e interessanti.*

*Testo e foto di Stefano Barattini*

**Y**eu Tyan Machinery: come nome non c'è male. Chiarisce subito la provenienza di questo scooter, il P.G.O. Star 50, oggetto della nostra prova: come suggerito dal titolo, la sua provenienza è orientale, e precisamente Taiwan, l'antica Formosa. La scelta di provare questo modello è derivata principalmente dall'interesse verso scooter forse meno popolari di quelli che siamo abituati a vedere, ma indubbiamente competitivi e all'avanguardia per il nostro mercato.

Se analizziamo brevemente le specifiche necessità delle nostre città e le caratteristiche dell'utenza italiana dello scooter, scopriamo un panorama desolante ma pieno di attese; da qui la crescente evoluzione del mercato e la nascita di numerosi modelli per rispondere ai più svariati gusti dei clienti. Il P.G.O. Star 50 da noi provato è il primo di tanti che seguiranno e che tratteranno una guida utile per chi intende vivere la città in modo pratico ed economico, veloce e sicuro.

Partiamo allora per la nostra prova. Mattina calda, cielo terso, l'ideale per un giro in scooter fuori porta, almeno per liberare il motore dalle briglie cittadine e, soprattutto, per saggiare le possibilità del nostro P.G.O.

Messa in moto elettrica, naturalmente, ma non manca anche la classica pedivella in caso di necessità; sosta per la benzina e un veloce rabbocco al serbatoio per la lubrificazione separata e poi, lasciata alle nostre spalle una Como che si è appena svegliata, partiamo lungo il lago sulle sinuose curve che portano verso Bellagio.

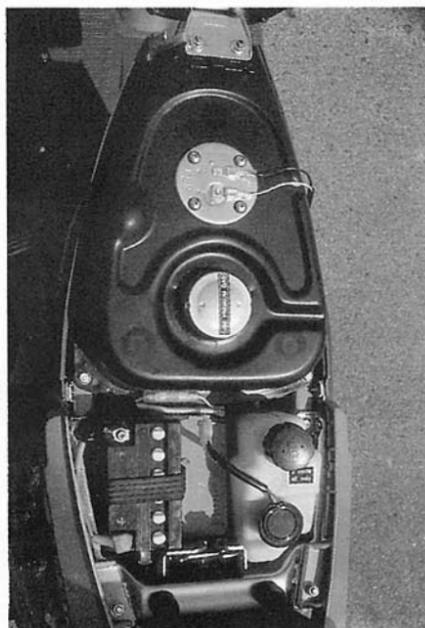
Il cambio automatico con variatore permette una buona ripresa e in rilascio acquista una sorta di freno motore che aumenta l'efficacia dei già potenti freni, con un leggero affondo sulla forcina. La velocità a norme codice si sente, ma non dimentichiamo che uno scooter di 50 cc necessita soprattutto di una buona ripresa per districarsi nel traffico ed è quindi naturale che sui lunghi percorsi ci si debba adattare. Il motore è abbastanza silenzioso e la posizione di guida comoda e rilassante, grazie all'ampia sella che cela, nella parte posteriore, un ampio portaoggetti.

Qui dobbiamo giustamente fare una pausa, perché il P.G.O. ci ha stupito per il gran numero di vani ove riporre gli oggetti.



*In alto, il P.G.O. Star 50 durante la nostra prova su strada; a sinistra, una veduta frontale dello scooter di Taiwan; sopra, la strumentazione, che comprende tachimetro, contachilometri, voltmetro, spie di minimo olio e accensione luci e indicatore del livello della benzina: una dotazione veramente completa*

## VENTO dell'EST



*Il P.G.O. Star 50 è dotato di numerosi vani nei quali riporre gli oggetti: ecco, a sinistra, il bauletto posto dietro lo scudo e, sopra, il portaoggetti ricavato nel lato destro della scocca posteriore. Di fianco, sotto la sella, il comodo accesso alla batteria e ai serbatoi della benzina e dell'olio per la miscelazione separata. Nella pagina accanto, la vista posteriore dello scooter che abbiamo provato. Il P.G.O. è importato in Italia dalla RImoto di Palermo.*

Mettiamo quindi lo scooter sul cavalletto, centrale o laterale, inseriamo il freno a mano, incredibile, che tramite una piccola piastrina mette in tensione la leva del freno posteriore (soluzione semplicissima quanto efficace) e andiamo a scoprire l'ampio bauletto all'interno dello scudo e il pratico portaoggetti ricavato nel lato destro della scocca posteriore, azionabili dalla medesima chiave della messa in moto e del bloccasterzo. Ma non è finita: sotto la sella esiste un altro piccolo vano portadocumenti. Come possibilità di carico non c'è male; comunque non manca il portapacchi, in una bella fusione d'alluminio, sul quale è possibile montare un bauletto, come nel nostro caso.

Riprendiamo il giro: curve ora ampie e scorrevoli, ora strette e brusche, ma la tenuta di strada è buona nonostante le ruote 3.00 x 10, e il P.G.O. è stabile, anche se bisogna prendere la mano per il ridotto peso tipico dei "cinquantini".

A livello estetico lo Star 50 si può tranquillamente definire uno scooter moderno e armonioso, aggressivo e accattivante al pari dei fratelli occidentali. Lo stile in generale è piacevole e la scelta del bicolore, opaco e lucido, si rivela ottima per spezzare le linee altrimenti forse troppo pesanti.

La parte anteriore è caratterizzata dallo scudo squadrato, che incorpora le frecce e il clacson (curioso il fissaggio per mezzo di tre viti cromate a vista), al di sopra del quale campeggia il manubrio carenato con un accenno di cupolino. La strumentazione è a dir poco completa e comprende il tachimetro contachilometri, il voltmetro, le spie di minimo olio e accensione luci, senza dimenticare l'utilissimo indicatore del livello della benzina.

Nella parte posteriore si nota soprattutto il bellissimo gruppo ottico che ingloba luci di posizione, stop e frecce e il bel portapacchi sopra la calandra del motore. Inequivocabile la sella biposto, che in origine, probabilmente, aveva uno scopo in quel di Taiwan, come anche le pedanine retrattili per il passeggero. In Italia le diverse regolamentazioni hanno portato ad utilizzare la parte

posteriore in un altro modo.

Bello e piacevole il disegno laterale, alleggerito dalla differenza di colorazione tra la costola laterale e i fianchetti, rotti da piccole prese d'aria nella parte anteriore e posteriore. Tutta la carrozzeria è in materiale plastico, imbullonata al telaio in modo da poter essere rimossa in caso di riparazioni al motore o eventuali sostituzioni. Le operazioni di routine, quali cambio della candela, sostituzione del filtro dell'aria, regolazione del minimo sul carburatore, possono essere agevolmente eseguite senza smontare niente. Allo stesso modo le principali apparecchiature elettriche sono accessibili da tramite uno sportellino sotto la sella.

Dietro lo scudo si trova ben alloggiato il bauletto, inserito nella linea generale dello scooter, che abbiamo trovato un po' troppo vicino alle ginocchia, mentre la strumentazione è chiara e ben leggibile, con il manubrio ad una corretta distanza dal corpo. Nella guida infatti ci siamo trovati bene e le quasi tre ore passate in sella durante il nostro giro non ci hanno eccessivamente affaticato.

Nei circa 60 km percorsi il P.G.O. ha dimostrato di sapersi adattare bene alle lunghe distanze e anche le salite, seppur lievi, non hanno creato problemi. Il divertimento comunque è sul misto (non a caso abbiamo scelto il lago di Como per questa prova), dove i continui cambi di traiettoria fanno emergere le qualità di tenuta del mezzo. È necessario abituarsi comunque allo sterzo dello Star 50, molto sensibile, che porta a trovarsi, sulle prime, o troppo in piega o troppo dritti, con conseguente chiusura o allargamento della curva. Anche le ruote strette, da 3.00 (come su tutti gli

scooter 50), contribuiscono ad accentuare questo problema: chissà se un domani anche loro monteranno le più stabili 3.50 dei fratelli maggiori targati.

Attraversando i paesi lungo la strada abbiamo apprezzato il potente clacson che nei punti ciechi o in caso di bisogno si è rivelato ottimo. Buono anche il sistema di sospensioni, forse un po' troppo rigido sul posteriore, mentre la forcella non vibra sulle asperità della strada e il manubrio rimane abbastanza fermo e controllabile. C'è da dire che il P.G.O. risulta molto più stabile nell'uso cittadino, alle basse velocità, mentre sui lunghi percorsi a volte si rende necessaria qualche correzione di traiettoria: del resto lo scooter è studiato per dare il meglio nel primo caso, dove servono scatto e agilità per vincere il traffico. Abbiamo gustato infatti la buona ripresa del motore, fluida e progressiva, mentre sui lunghi rettilinei si ha l'impressione di avere sempre potenza a disposizione pur rimanendo entro i limiti di legge.

La nostra prova si è conclusa in modo positivo e siamo rientrati alla base con uno Star 50 un po' spremuto ma non certo affaticato e con ancora tanta benzina del serbatoio, sinonimo di consumi davvero contenuti.

*Si ringrazia per la cortese collaborazione il Concessionario Conti Moto di Como*



## Le prove di Scooter magazine

PGO STAR

Caratteristiche tecniche:

**Motore:** monocilindrico a 2 tempi  
**Cilindrata:** 49,4 cc  
**Alesaggio per corsa:** 40 x 39,3  
**Lubrificazione:** separata forzata con pompa meccanica  
**Serbatoio olio:** capacità 1,3  
**Alimentazione:** benzina super, capacità serbatoio 15,5  
**Trasmissione:** a cinghia dentata  
**Frizione:** centrifuga a secco  
**Cambio:** automatico con variatore  
**Avviamento:** elettrico e a pedale  
**Impianto elettrico:** batteria 12 V  
**Telaio:** monotrave in tubo d'acciaio e profilati  
**Sospensioni:** ant. teleidraulica, post. ammortizzatore idraulico laterale  
**Freni:** ant. e post. ad espansione  
**Ruote:** cerchi in lega  
**Pneumatici:** ant. e post. 3.00-10 4PR;  
**Peso:** kg 60 a secco  
**Lunghezza max:** mm 1.730  
**Larghezza max:** mm 665  
**Alt. max:** mm 1.060  
**Velocità max:** codice  
**Consumo medio:** l 3,4 x 100 km  
 Il PGO STAR è equipaggiato con cavalletto sia laterale che centrale e con una strumentazione completa protetta da uno spoiler aerodinamico. Di facile lettura l'indicatore del livello benzina, spia del minimo olio, spia accensione luci, tachimetro, contachilometri e voltmetro.

# Peugeot: un mito di ieri e di oggi

*Nonostante Peugeot sia un nome famoso per gli scooter attuali, la Casa francese ha una lunga tradizione in questo campo*

*A cura di Stefano Barattini*

**P**eugeot è un nome conosciuto nell'ambito degli scooter per il popolare "Metropolis", entrato di prepotenza nel mercato con un notevole successo nel mondo un po' intellettuale delle nostre città. Ma il nome Peugeot ha una storia motoristica, per quanto riguarda gli scooter, che risale all'ottobre 1953: in quell'anno, al Salone di Parigi, la Casa francese presentò il suo primo modello, curato per linea e funzionalità, in perfetta sincronia con lo stile tipico francese, che riscosse subito i favori del pubblico.

L'S 55, così si chiamava, venne però sostituito l'anno successivo con l'S 57, che è il modello presentato in queste pagine, da noi

trovato, incredibile ma vero, in perfetto stato di conservazione. Chi è appassionato di veicoli d'epoca sa cosa vogliamo dire, ma per chi non è ferrato in materia basti sapere che la vernice di questo Peugeot è ancora quella originale di una trentina d'anni fa. Ma non solo, e qui siamo nel fantastico: questo modello è nuovo, mai imma-

tricolato e ancora in rodaggio. Come il suo attuale proprietario ne sia venuto in possesso è un mistero, ma pare l'abbia trovato abbandonato in un magazzino della Casa e sia riuscito a metterci le mani sopra: complimenti!

Iniziando il nostro esame di questo modello, non possiamo fare a meno di notare le forme voluminose e pesanti che, specialmente nel muso, lo rendono un po' goffo e sproporzionato, decorato con modanature e motivi che alla lontana ricordano i caratteri sinuosi della Belle Epoque.

Quello che comunque appare più evidente sono il grande scudo avvolgente e il parafango anteriore fisso di notevoli dimensioni, che cela un utilissimo bagagliaio, nel più classico stile automobilistico. Questo particolare non è certo il solo a richiamare il mondo delle quattro ruote: prendiamo ad esempio il faro fisso sullo scudo, e che dire poi del sistema di sospensione anteriore, che opera mediante una cinghia in gomma, e del cruscotto interno allo



*Nella foto sotto il Peugeot S57; la visione di tre quarti permette di apprezzare il bagagliaio anteriore, su cui si trovano le maniglie che permettono di fissare un carico supplementare*



## Peugeot: un mito di ieri e di oggi

scudo?

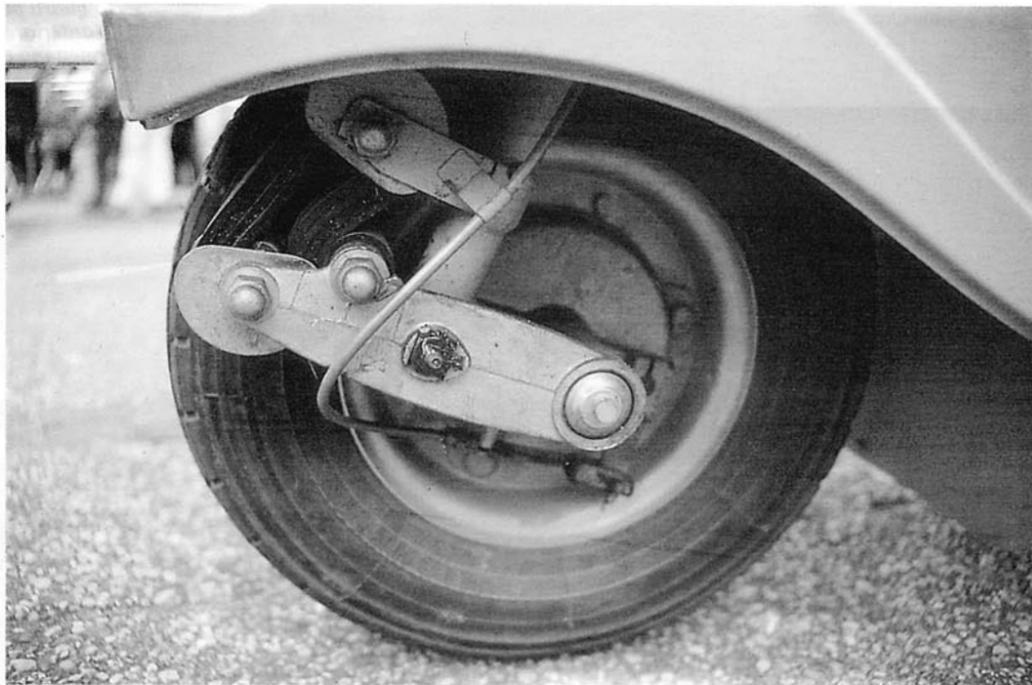
Al di là di tutto, comunque, ci si abitua presto all'apparente goffaggine dell'S 57 e una volta in sella si perde la sensazione di pesantezza delle forme: il Peugeot diventa agile e leggero, con un ottimo spunto nonostante i 125 cc di cilindrata. Il motore ha un rumore sordo e compatto, con un lieve ronzio, ma non perde un colpo (bella forza, è nuovo!) e le marce entrano subito senza problemi. Una volta rilasciata la frizione ha inizio il divertimento.

Lo scooter è veramente agile e brillante e ci lascia liberi di spaziare con la mente immaginando di correre per le strade di una Parigi in rinascita: giù per gli Champs Elysées fino a Place de la Concorde, poi a sinistra per Place Vendôme salutando gli avventori di Chez Maxim e quindi in Rue de Rivoli, giusto per qualche piccola spesa e... per farsi notare e ammirare.

Troppo bello per essere vero, e infatti non lo è. Lo scooter invece è ben reale e ci stupisce a ogni metro percorso. Le sospensioni sono morbide ed elastiche e soprattutto quella anteriore, verso la quale avevamo qualche remora, si rivela funzionale e sicura. La sella è comoda, il comando del cambio sul manubrio (sull'S 55 era a pedale) è di facile impiego, mentre il quadro della strumentazione, all'interno dello scudo, è chiaro e ben leggibile. Con un veloce colpo d'occhio si ha sotto controllo la situazione, con il tachimetro munito di contachilometri e totalizzatore parziale; seguono il pomello dello starter e il rubinetto della benzina con il pulsante di massa e l'interruttore delle luci. Curiosa la posizione del rubinetto, distante dal serbatoio che si trova, come di consueto, sotto la sella del guidatore e a cui si accede sollevando la medesima.

Finito il nostro breve ma entusiasmante giro ci soffermiamo sulle caratteristiche costruttive del nostro scooter, cercando di evidenziare le soluzioni tecniche adottate dalla grande Casa francese in un periodo così importante per la rinascita dell'Europa intera. Se esaminiamo le grandi scuole scopriamo che gli scooter si dividono prevalentemente in due categorie: quelle con carrozzeria portante, come la Vespa, e quelle con telaio in tubi, di stampo motociclistico, come la Lambretta, tanto per fare due esempi vicini a noi. La prima aveva la caratteristica di rendere lo scooter più leggero e di facilitarne la costruzione mentre il secondo, più pesante, offriva la possibilità di sfruttare propulsori già utilizzati su altri motocicli.

Il Peugeot S 57, come l'S 55 e gli altri modelli a seguire, faceva parte di questa seconda categoria, con un telaio in tubi doppio che sorreggeva il motore e sul quale era fissata una carrozzeria in lamiera con la funzione estetica di coprire tutti gli organi mecca-



*Nella foto sopra, una vista in dettaglio della ruota e della sospensione anteriore ad anelli Neiman; nella pagina accanto, sopra, a sinistra l'interno dello scudo dell'S 57: è ben visibile lo sportello che dà accesso alla batteria; a destra, il manubrio completo dello scooter Peugeot: da notare l'attacco del manubrio, esteticamente molto riuscito; sotto, il capiente bagagliaio ricavato nella parte anteriore dello scooter*



nici.

Come in tutte le cose comunque non è solo l'occhio a volere la sua parte: basti pensare che per la legge della praticità tutta la calandra posteriore con le due selle e la ruota di scorta ha la possibilità di basculare in avanti, ruotando su due cerniere, e lasciare completamente scoperta la parte motrice della macchina, facilitando la manutenzione e le eventuali riparazioni. Questo sistema, di tipo automobilistico, era adottato da altre Case costruttrici di scooter, come la tedesca Puch.

Per quanto riguarda il motore, nel nostro caso si tratta di un 125 a due tempi raffreddato ad aria mediante una ventola calettata direttamente sull'albero motore dal lato del volano magnete, dotata di un convogliatore che ricopre lo stesso volano e il cilindro.

La messa in moto avviene mediante la classica pedivella, collegata al motore tramite una catena e due pignoncini, mentre il moto alla ruota è generato da una catena chiusa in un carter sul quale ha sede l'ammortizzatore posteriore. Le ruote sono ancora di ridotte dimensioni, 3,50 x 8". Il cambio agisce mediante due cavi che terminano su un piattello a cremagliera ed è a quattro marce.



## Peugeot: un mito di ieri e di oggi



*Sopra, il Peugeot S 57 con Vittorio Tessera, il nostro esperto di scooter d'epoca, che ha naturalmente apprezzato lo stato di conservazione del veicolo; a sinistra, una veduta posteriore dello scooter: da notare la posizione della targa, all'interno della ruota di scorta*



*Sopra, una veduta frontale dell'S 57, in cui si notano gli stemmi che abbiamo riprodotto, ingranditi, nelle pagine precedenti*

L'evoluzione portò in seguito ad altre modifiche, che resero questo scooter probabilmente meno costoso e più adatto al mercato. L'S 57 AL (alleggerito) aveva perso il cofano anteriore e la sella del passeggero, rimpiazzata da un portapacchi in lamiera stampata, ma manteneva la cilindrata di 125 cc. Venne poi costruito un modello di 150 cc., l'S 157, destinato all'esportazione e alle ex colonie, che differiva per alesaggio e corsa: 56 x 60.

Siamo nell'ottobre del 1956 e ormai del vecchio Peugeot poco rimane: l'evoluzione, come in tutte le cose, cancella inesorabilmente il passato per migliorare la vita dell'uomo, ma spesso dimentica essa stessa che il suo progredire è frutto di quel passato tanto snobbato. Ma se anche la storia di questo scooter è rimasta un po' nell'ombra, qualcuno ricorda ancora che due temerari, in sella a questi Peugeot, compirono in circa quattro mesi, nel 1956, il raid Saigon-Parigi, dimostrando in modo evidente la robustezza dei veicoli.

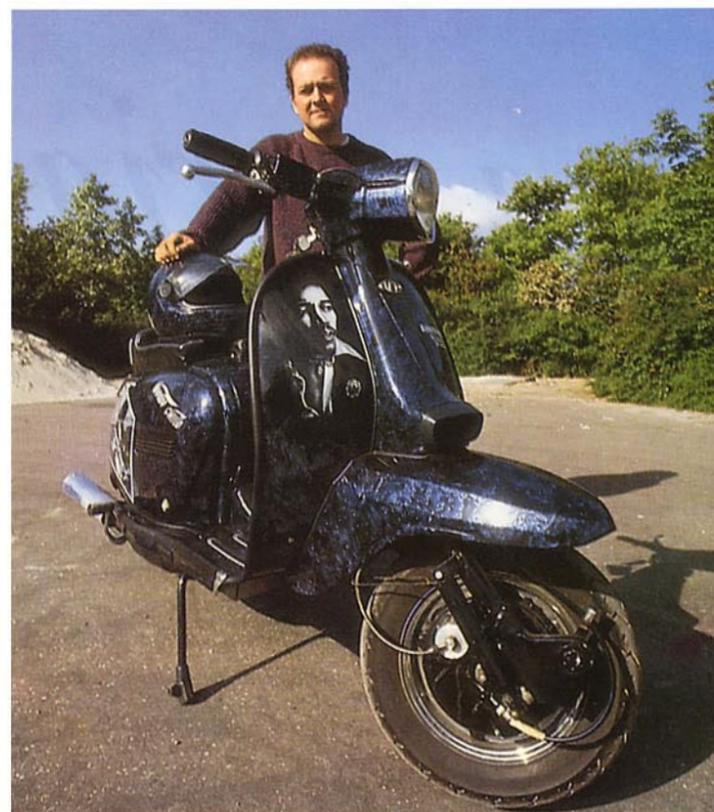
## Peugeot S 57

### Caratteristiche tecniche

<b>Motore</b>	
<b>Tipo</b>	Monocilindrico due tempi
<b>Cilindrata</b>	125 cc
<b>Alimentazione</b>	Miscela
<b>Carburatore</b>	Gurtner, presumibilmente del 18
<b>Accensione</b>	A volano magnete
<b>Trasmissione</b>	A catena profietta da carter
<b>Raffreddamento</b>	Ad aria forzata mediante ventola calettata direttamente sull'albero motore lato volano
<b>Sospensioni e ruote</b>	
<b>Anteriore</b>	Monobraccio con ruota tirata ritenuta da anelli Neiman
<b>Posteriore</b>	A bracci oscillanti ritenuti da anelli Neiman
<b>Ruote</b>	In lamiera stampata montate a sbalzo e intercambiabili
<b>Freni</b>	A tamburo da 130 mm
<b>Carrozzeria e telaio</b>	
<b>Telaio</b>	In tubi d'acciaio
<b>Carrozzeria</b>	In lamiera stampata
<b>Sella</b>	Biposto sdoppiata
<b>Serbatoio</b>	Capacità 7 litri con accesso sotto la sella del guidatore
<b>Prestazioni</b>	
<b>Velocità massima</b>	Circa 70 km/h

# Voodoo Chile

Anche in questo numero Scooter Magazine vi propone una fantasiosa ed originale elaborazione di uno scooter, una Lambretta GP 200. La nostra rivista vi farà conoscere i custom più belli e ingegnosi che possiate vedere sulle strade: crediamo che queste personalizzazioni siano un segno dell'amore degli scooteristi per i propri mezzi, e che come tali vadano interpretate. L'elaborazione che vi proponiamo in questo numero, "Voodoo Chile", unisce due tra le grandi passioni di Mark McGillivray: Jimi Hendrix e la Lambretta. Nella pagina accanto troverete la scheda completa del mezzo.



## Voodoo Chile

**Nome dello scooter:** Voodoo Chile

**Modello:** Lambretta GP 200

**Data d'acquisto:** Novembre 1989

**Modello telaio:** Wowe

**Particolari motore:** TS1 225

**Carburatore:** Amal 34

**Scarico:** PM Tuning

**Altri dettagli:** Conversione per freno a disco idraulico

**Velocità massima:** Oltre 145 km/h

**Velocità di crociera:** 120-130 km/h

### LA TRASFORMAZIONE

"La trasformazione del mio scooter è stata effettuata dalla AF Rayspeed, che ha realizzato anche le incisioni e le cromature. Tra i particolari c'è il bauletto interno allo scudo. Per il futuro devo ancora montare le ruote più larghe, mentre il momento più difficile è stata la cromatura del coperchio del carter motore. Questa trasformazione ha richiesto circa 6 mesi di lavoro e 1.300 sterline (quasi tre milioni di lire), ma è stato un vero piacere guidare lo scooter finito."

### IL PROPRIETARIO

**Nome:** Mark McGillivray

**Anni:** 22

**Città:** Earlston (Scozia)

**Lavoro:** Camionista

**Club:** In Style S.C., Edinburgh Blues S.C.

**Il primo scooter:** Vespa PX 125 EFS, 4 anni fa

**Il modello preferito:** GP 200

**Altri scooter attualmente posseduti:** Lambretta 150 (cutdown)

**Rally preferito:** Lowestoft, 1989

**Musica preferita:** Di ogni genere

