



# Un gran equipo de scooters



Por Jorge Garrandés  
Asprón

DISEÑADA A MEDIADOS DEL SIGLO XX COMO UN VEHÍCULO **URBANO, ECONÓMICO, DE FÁCIL CONDUCCIÓN Y REDUCIDO MANTENIMIENTO**, LA MOTOCICLETA SCOOTER HA EVOLUCIONADO HASTA NUESTROS DÍAS DE FORMA PARALELA AL RESTO DE VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS, PERO SIN ABANDONAR NUNCA SU PARTICULAR DISEÑO

A diferencia del resto de las motocicletas y los ciclomotores, en los que el piloto va montado sobre ellos, la configuración de un scooter permite que el conductor se introduzca en todo o en parte “dentro” del vehículo, adoptando una posición ergonómicamente correcta y natural de miembros, columna y cabeza, aunque penalizando la aerodinámica del conjunto scooter-piloto.

Para que esta compenetración biomecánica resulte óptima, los scooters tienen una serie de elementos, tanto estructurales como de carrocería exterior, que se diferencian de los de otros tipos de motocicletas de carretera.

Su estructura interior o chasis dispone de un diseño en forma de U con tres zonas claramente diferenciadas: la delantera, formada por la pipa o columna de la dirección, la central, más baja, y la trasera, nuevamente más elevada, y donde se ubica la cola del chasis.

Para que resulte sencillo el acceso al vehículo, dispone de ruedas de dimensiones reducidas (normalmente entre 10 y 15 pulgadas). Esto, junto con la

configuración de su chasis, obliga a disponer de una horquilla delantera con una columna de dirección larga, con la particularidad de encontrar horquillas delanteras que sólo disponen de tija inferior. Esta zona delantera está cubierta por elementos fabricados con termoplásticos, embutiendo la óptica del faro delantero en el propio escudo delantero de la motocicleta. Interiormente, está recubierto por un contraescudo, que habitualmente dispone de guanteras y alojamientos portaobjetos.

En la zona trasera se sitúa el asiento de dos plazas, de generosas dimensiones, que permite su abatimiento, dejando al descubierto el hueco portacascos o portaobjetos interior. Se separa de la zona central, en la que descansan los pies del conductor. Dispone de tapas de recubrimiento del chasis en su parte inferior.



► Chasis de scooter



▶ Asiento abatido

Una característica común de todos los scooters es que disponen de cambio automático; por tanto, al no tener accionamiento manual del embrague, se reservan las manetas situadas en el manillar para accionar los frenos. El frenado puede ser con accionamiento independiente del freno delantero y del freno trasero con ambas manetas, o bien, sobre todo en los scooters de mayor cilindrada, tener un accionamiento para el freno delantero y otro que combina el delantero con el trasero. Así, existe un frenado integral de ambos ejes simultáneamente con una única maneta.

Dependiendo de la cilindrada y diseño del scooter, además del scooter tradicional de tamaño y cilindradas medios, se pueden diferenciar varios tipos más:

■ **Cicloscooter:** Se trata del de menor cilindrada, en él se combinan las características mecánicas de un ciclomotor (cilindrada de 50 cc de su motor) con el diseño de un scooter.

■ **Megascooter:** Es aquél de cilindrada media y alta (desde 125 hasta 800 cc). Su diseño exterior se caracteriza por elementos que le dan mayor tamaño y volumen.

Tiene un equipamiento de mayor nivel, ya que sobre todo los equipados con los motores de mayores cilindradas permiten un desplazamiento para largos trayectos y viajes.

■ **Scooter de rueda alta:** Sin abandonar las características fundamentales de los scooters, disponen de ruedas de 16 ó 17 pulgadas de diámetro, variando notablemente la altura y diseño exterior del vehículo.

El desarrollo técnico de la motocicleta ha introducido mejoras en los scooters: incorporación de la electrónica (gestión electrónica del motor, accionamientos y servicios en la moto), chasis más ligeros (aluminio y aceros aleados) y motores optimizados para conseguir bajos consumos con un mínimo nivel de emisiones contaminantes. También, se han unido algunos ejercicios de estilo derivados de los scooters y materializados en vehículos urbanos, como los MP3 de Piaggio y Gilera Fuoco (dos ruedas delanteras y una trasera), PGO TR3 (una rueda delantera y dos traseras) o con techo, como los BMW C1 y ADIVA AD ■

▶ Scooter de tres ruedas, megascooter y scooter de rueda alta



### Cursos Suzuki en CESVIMAP

Suzuki, como en ocasiones anteriores, ha vuelto a confiar en CESVIMAP para su formación. Así, la marca japonesa, a través de su fábrica situada en Asturias, ha congregado en nuestras instalaciones de Ávila, a todos sus concesionarios. El objetivo ha sido conocer las nuevas motocicletas modelos de 2011, fundamentalmente las GSXR 650, GSXR 750 y la novísima GSR 750.

Las exposiciones de los especialistas se han centrado en las características técnicas de las nuevas motos, y en la gran variedad de cambios y modificaciones realizadas en sus diferentes motocicletas de carretera y *off road*.

