

CORAZÓN ITALIANO

# Piaggio X9 500 Evolution ABS

CONCEBIDA COMO LA MÁXIMA EVOLUCIÓN DE LA SERIE DE MEGASCOOTERS X9 FABRICADOS POR PIAGGIO, LA 500 SUPONE LA CULMINACIÓN DE ESTE DISEÑO DE MOTOCICLETA, TANTO POR SUS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS COMO POR SU ELEVADO EQUIPAMIENTO DE SERIE

Por Jorge Garrandés Asprón



**La placa** adhesiva de identificación de la Piaggio X9 500 Evolution ABS se ubica en la parte trasera del hueco portacascos; es fácilmente accesible abriendo el asiento. Esta placa incluye el código de identificación del color.

Para acceder al número VIN es necesario retirar el guarnecido del portacascos y una tapa de plástico; de esta manera, se tiene acceso al tirante trasero del chasis, donde se encuentra troquelado.

### **Corazón italiano**

Equipada con un potente motor monocilíndrico de 460 centímetros cúbicos, la X9 500 cuenta con un sistema de inyección controlado electrónicamente, que, unido a su eje de balance antivibraciones, le proporciona una potencia cercana a los 40 CV, con una rumorosidad de marcha mínima.

La horquilla, de tipo tradicional (de 35 mm de diámetro y un recorrido de 94 mm) y los dos amortiguadores traseros, de doble efecto y regulables en precarga del muelle, minimizan los efectos que las irregularidades de la carretera van a marcar sobre sus ruedas de 14 pulgadas.

La X9 500 EVOLUTION muestra en sus sistemas de frenado los últimos avances tecnológicos para incrementar la seguridad activa de la motocicleta.

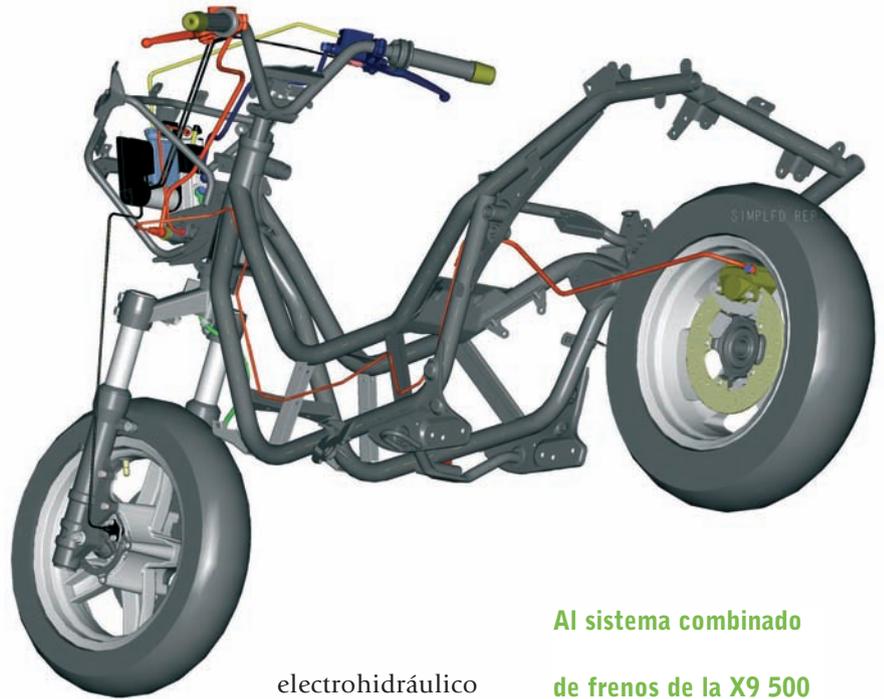
Al sistema combinado se unen el servofreno y el sistema antibloqueo de frenos.

La combinación simultánea de los frenos de ambas ruedas se controla desde la palanca de freno izquierda, que acciona simultáneamente los discos delantero y trasero.

La acción de la frenada no es realizada directamente por la palanca, sino por una bomba electro-hidráulica, que proporciona mejor tacto y que, combinada con un sistema antibloqueo de frenos o ABS, habilita una frenada más consistente en condiciones de escasa adherencia.

Tanto la bomba como el modulador de frenada del sistema ABS se encuentran ubicados en la araña, tras el faro delantero.

La maniobra de inmovilización y aparcamiento de la X9 500 se ve muy favorecida por el sistema



electrohidráulico de accionamiento del caballete central: accionando un pulsador en la pinya de luces derecha, extiende el caballete incluso con el conductor montado, estabilizando correctamente la motocicleta.

**Al sistema combinado de frenos de la X9 500 EVOLUTION se unen el servofreno y el ABS**

### Estructura

El esqueleto resistente de esta italiana de casi 500 centímetros cúbicos lo forma una estructura de tubo de sección circular, que adopta una tipología de doble cuna, formando una sola unidad con su subchasis trasero no desmontable. →



Ubicación del número de bastidor (izda.)

Situación de la placa de identificación del fabricante (dcha.)



Logotipo X9 en las tapas traseras (izda.)

Identificativo ABS sobre la tapa del piloto trasero (dcha.)

Captador de ABS



Conmutador izquierdo



Las cotas geométricas de control del chasis son las siguientes:

Ángulo de lanzamiento	26°
Altura	58 mm
Longitud	886 mm

La inmovilización y el aparcamiento de la X9 500 es más fácil gracias al sistema electrohidráulico de accionamiento del caballete central

**Carrocería**

Los principales elementos exteriores de la carrocería de la Piaggio X9 500 Evolution son comunes a toda la gama X9 del fabricante italiano (125 y 250), estando fabricadas con materiales plásticos en su totalidad.

El carenado frontal, fabricado en una sola pieza, abarca superficie lateral y frontal frontal. De material plástico tipo >ABS<, dispone de las aberturas necesarias para la ubicación del faro delantero, de doble óptica, y de las rejillas frontales de aireación.

La superficie delantera se ve completada, por arriba, por el escudo frontal, anclado a la araña delantera y también fabricado en material plástico >ABS<, y por la cúpula parabrisas delantera, de policarbonato >PC<, que permite variar su posición para adaptarla adecuadamente a las características morfológicas del conductor.

Otra novedad que incorpora la X9 500, heredada de sus compañeros de circulación de cuatro ruedas y de creciente utilidad en las



Luz de cruce



Espejo retrovisor con intermitente incorporado

Ubicación de la apertura manual del asiento y de la boca de llenado del depósito de combustible



Silenciador de escape



motocicletas, es la adopción de unos intermitentes delanteros integrados en los espejos retrovisores. La tulipa se sirve como pieza de recambio independiente.

Por abajo, la X9 500 monta un guardabarros fabricado en material plástico; está pintado en la misma tonalidad que la carrocería y unido directamente a la horquilla por medio de cuatro tornillos.

Cerrando por detrás la parte delantera de la motocicleta se encuentra el **contraescudo**, que desciende hasta la parte inferior, donde se ubica la tapa del depósito de combustible o la tapa del túnel longitudinal central inferior de la motocicleta, que desciende lateralmente hasta su unión con el reposapiés.

En la parte central del contraescudo se encuentra la preceptiva guantera que, además, en este caso, dispone en su interior de los mandos de apertura de la tapa del depósito de combustible y del asiento. Éste presenta el lugar para piloto y pasajero en dos alturas diferentes, al igual que la mayoría de megascoters, pero dispone de respaldo únicamente para el espacio del piloto.

La apertura del asiento, además de por el mando directo, puede realizarse mediante un mando a distancia, que posibilita el acceso al hueco portacascos. El **diseño lateral** de la motocicleta muestra sus líneas redondeadas, ausentes casi totalmente de ángulos, y formado por las tapas laterales y su cierre trasero.

Por la parte superior, están coloreadas de la misma tonalidad que el escudo delantero. Son de plástico ABS, en

contraste con sus prolongaciones inferiores, de plástico tipo PP y acabado negro y ligeramente texturado. Tanto la óptica del piloto trasero como los intermitentes laterales se encuentran embutidos en las tapas traseras, contribuyendo a la señalada ausencia de ángulos de la carrocería. →



Mando a distancia



Cuadro de relojes



Visor digital



Display de testigos de servicio

**PIEZAS DE PLÁSTICO DE LA CARROCERÍA**

Espejo retrovisor >ABS<	Tapa de acceso al depósito de combustible >PP<
Cúpula >PC<	Tapa del depósito de combustible >PP<
Escudo frontal >ABS<	Depósito de combustible >PE<
Guardabarros delantero superior >PP<	Escudo inferior >PP<
Guardabarros delantero >ABS<	Asiento >PP+PUR<
Tapa inferior del manillar >PP<	Portacascos >PPFV20<
Tapa superior del manillar >PP<	Tapa trasera >ABS<
Carenado frontal >ABS<	Tapa del piloto trasero >ABS<
Reposapiés >PP<	Tapa del portamatrícula >PP<
Contraescudo >PP<	Portamatrícula >PP<
Tapa de maleta >PP<	Tapa inferior trasera >PP<



La consola del cuadro de relojes es de cristal líquido. Desde ella se controlan el cuenta kilómetros, el *trip* (ordenador de a bordo), el reloj y el medidor del depósito de combustible. Además, en la parte superior de la pantalla se encuentra el display con los testigos de los diferentes servicios de la motocicleta (luz, intermitentes, ABS, fallo, etc). Una de las principales novedades de este *megascooter* se ubica en el extremo izquierdo del manillar. Ahí se encuentra la botonera y el pequeño display que comanda el sistema de comunicadores de la motocicleta, denominado PICS (*Piaggio Integrated Communication System*), y que dirige, además de la



Mando del sistema de comunicación integrado

comunicación entre piloto y pasajero, la conexión a un sistema de radio externo y al teléfono móvil.

**Pruebas realizadas en CESVIMAP**

Para verificar de primera mano las características particulares que definen los parámetros relativos a la reparabilidad de la Piaggio X9 500 Evolution, en CESVIMAP se han desmontado todos sus elementos, con el fin de estructurar los tiempos obtenidos y poder realizar un control dimensional efectivo (mecánico y electrónico), tanto de la estructura como de los principales elementos.

Posteriormente, se ha sometido a la X9 500 al *crash test* a velocidad controlada, asimilable a un accidente real de circulación por carretera, con el fin de evaluar la respuesta de la motocicleta frente un impacto ✘

Esta motocicleta adopta unos intermitentes delanteros integrados en los espejos retrovisores

**ELEMENTOS DE LA CARROCERÍA SUSCEPTIBLES DE DAÑO EN UN ACCIDENTE**

- ▶ Carenado frontal
- ▶ Escudo frontal
- ▶ Cúpula
- ▶ Faro delantero
- ▶ Espejo retrovisor
- ▶ Guardabarros delantero
- ▶ Reposapiés
- ▶ Chasis

**ELEMENTOS DEL TREN DELANTERO SUSCEPTIBLES DE DAÑO EN UN ACCIDENTE**

- ▶ Manillar
- ▶ Tija inferior de la horquilla
- ▶ Disco del freno delantero
- ▶ Llanta delantera
- ▶ Maneta del freno delantero
- ▶ Barra de horquilla

**PARA SABER MÁS**

- ▶ Área de Motos. [motos@cesvimap.com](mailto:motos@cesvimap.com)
- ▶ [www.cesvimap.com](http://www.cesvimap.com) Cesviteca, nueva biblioteca multimedia
- ▶ [www.revistacesvimap.com](http://www.revistacesvimap.com)