



# MASTER Scooter 125

**Daelim** NS 125 III

**Derbi** Atlantis 100

**Derbi** Boulevard 125

**Gilera** Runner VX 125

**Honda** @ 125

**Honda** Dylan 125

**Honda** Scoopy 125

**KYMCO** Bet&Win 125

**KYMCO** Movie XL 125

**MBK** Doodo 125

**Peugeot** Elystar 125 ABS

**Peugeot** Looxor 100

**Piaggio** Liberty LE 125

**Piaggio** SKR ST 125

**Piaggio** X9 125

**Suzuki** Burgman 125

**Yamaha** Cygnus 125

**Yamaha** Majesty 125 R

**Yamaha** Maxster 125

Grande delusione  
**SCOOTERMANIA**  
Master Scooter 125  
2009



## #MASTER Scooter 125#



Ya está aquí. Tras el éxito del MASTER Scooter 50, era hora de someter al duro examen de nuestros probadores a los 125. Dentro de poco con el carné de coche podremos conducir estos ciudadanos sin necesidad de examen. Aquí tienes el resultado del MASTER 125, ¡y hay sorpresas!...

JM ARMENGOL - F BÓBEDA - M CEBRIÁN - JC ORENGO

ACCIÓN: JACQUELINE AULADELL - MARTÍ CEBRIÁN. FOTOS: MIKEL HELSING

CON LA COLABORACIÓN DEL CIRCUIT DE CATALUNYA Y «SCOOTERZONE»

Es una reivindicación que todos los motoristas mantenemos desde hace mucho tiempo. Con las marcas a la cabeza, la vieja demanda de poder llevar motos de 125 cc sin tener que aprobar un examen específico de moto, sólo con tener el carné B, parece que lleva camino de convertirse en realidad.

Hemos llegado hasta el Congreso de Diputados gracias a una moción parlamentaria.



# Amos de la ciudad



ría en la que se pide al Gobierno que tome medidas urgentes para ayudar en lo posible a una industria que atraviesa momentos difíciles. La solución está cercana.

Hecha la reivindicación, a lo que vamos: hemos reunido los 19 mejores scooter del mercado para enfrentarlos en un escenario inmejorable, el Circuit de Catalunya, y ver cuál de todos ellos es el mejor. Como siem-

pre que nos ponemos manos a la obra en «Scootermania», las pruebas a la que hemos sometido a nuestros invitados -diez marcas representadas y muy variadas, buscando que reflejaran lo mejor posible las condiciones a las que se enfrentarán en la circulación diaria.

Es lálom, aceleraciones, velocidad punta, ergonomía, capacidad de carga,

consumo, facilidad de colocación del necesario antirrobo, etc. Aquí lo tienes todo, es el MASTER Scooter 125, la comparativa definitiva. Si estás pensando en comprarte un scooter de 125 cc estás de enhorabuena, absolutamente todo lo que necesites saber lo tienes a tu disposición en este número de «Scootermania».



#Agilidad#



# Sorteando enemigos

**A** sí es el tráfico dentro de la gran ciudad, lleno de enemigos de cuatro ruedas que impiden nuestro camino. Nada mejor que dos eslalon, uno rápido y otro más lento, para demostrar quién es quién moviendo la cintura con agilidad para llegar el primero al semáforo. Solo y con compañía, es la guerra urbana.

Los resultados han sido toda una sorpresa para muchos –entre los que me incluyo-, ya que los grandes dominadores fueron nuestra pareja de invitados con llantas de 16": tanto el Peugeot Looxor como el Piaggio Liberty han mostrado un comportamiento excelente entre los conos, encaramándose sin problemas a las dos primeras posiciones.

El mito de que los «rueda alta» ofrecían mejor estabilidad pero una agilidad inferior había caído con el crono en la mano. Sólo el Honda Scoopy se mostró algo más lento –nunca mal clasificado-, quizá debido a que en busca de la gran comodidad de la que hace gala los componentes son de gran calidad y más pesados en la báscula.

En general los scooter que han penalizado en aceleración quedan algo retrasados en

esta clasificación. Es lógico, el primer golpe de gas es fundamental para serpentear las dificultades y quien se muestre remolón al abrir el puño derecho se va para atrás rápidamente.

No es raro por tanto a los grandes «trasatlánticos» de este MASTER –lo digo por tamaño y dimensiones- como el X9, Elystar o Burgman ocupen regularmente posiciones retrasadas, algo que sorprendentemente olvida el Majesty, otro de los grandes que supera con facilidad la prueba del eslalon.

La mayor decepción ha sido posiblemente el Atlantis 100, todo un peso pluma que siempre ha estado entre los mejores, pero sin dar el «do de pecho» que todos le suponíamos antes de empezar la prueba. Muy bien en Honda Dylan y el Gilera Runner –sorprendente el italiano que se mueve de cine a pesar de la elevada altura de su asiento-, llevándose incluso la victoria en el eslalon lento con pasajero. Los otros triunfos parciales se reparten entre el Looxor (eslalon rápido individual y con pasajero) y el Liberty (lento individual).

## Eslalon rápido individual

Peugeot Looxor 100	7,01
Piaggio Liberty 125	7,03
Honda Dylan 125	7,09
Yamaha Maxster 125	7,15
Derbi Atlantis 100	7,18
KYMCO Movie 125	7,32
Yamaha Majesty 125	7,34
Gilera Runner 125	7,43
Derbi Boulevard 125	7,45
Suzuki Burgman 125	7,50
MBK Doodo 125	7,59
Piaggio SKR 125	7,65
Honda Scoopy 125	7,68
KYMCO B&W 125	7,72
Daelim NS 125 III	7,82
Honda @125	7,84
Peugeot Elystar 125 ABS	7,84
Yamaha Cygnus 125	7,84
Piaggio X9 125	8,41

## Eslalon rápido con pasajero

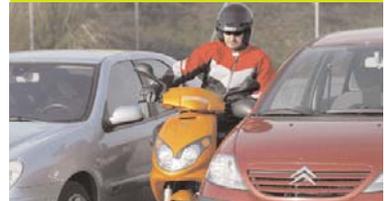
Peugeot Looxor 100	7,52
Derbi Atlantis 100	7,85
Yamaha Majesty 125	7,92
Honda Dylan 125	7,95
Piaggio SKR 125	8,05
KYMCO B&W 125	8,11
Yamaha Maxster 125	8,14
Honda @125	8,20
Piaggio Liberty 125	8,24
Honda Scoopy 125	8,27
KYMCO Movie 125	8,40
Suzuki Burgman 125	8,40
Gilera Runner 125	8,42
Derbi Boulevard 125	8,57
MBK Doodo 125	8,67
Daelim NS 125 III	8,89
Piaggio X9 125	9,34
Peugeot Elystar 125 ABS	9,37
Yamaha Cygnus 125	9,43





## ¡Ese retrovisor!

También quisimos poner a prueba cómo se había resuelto uno de los eternos problemas que sufrimos a diario: el choque de nuestros retrovisores contra los de los coches. En general todos los scooter han pasado con nota esta nueva dificultad



que les planteábamos, pero de entre todos destacaron los «pequeñines» Movie, Dodo, Looxor, Liberty y Cygnus. Puede que sean aquéllos que sigan más fielmente el concepto de scooter económico, ligero y manejable cien por cien. Bien por ellos.

### Eslalon lento individual

Piaggio Liberty 125	7,07
Peugeot Looxor 100	7,42
Derbi Boulevard 125	7,47
Yamaha Cygnus 125	7,58
Piaggio SKR 125	7,61
Honda Scoopy 125	7,63
Derbi Atlantis 100	7,66
KYMC O Movie 125	7,70
Daelim NS 125 III	7,81
Honda @125	7,89
Yamaha Majesty 125	7,91
MBK Dodo 125	7,93
Honda Dylan 125	7,94
Yamaha Maxster 125	8,14
Gilera Runner 125	8,19
Suzuki Burgman 125	8,60
KYMC O B&W 125	8,63
Peugeot Elystar 125 ABS	8,81
Piaggio X9 125	9,08

### Eslalon lento con pasajero

Gilera Runner 125	8,12
Peugeot Looxor 100	8,20
KYMC O Movie 125	8,37
Yamaha Majesty 125	8,43
Yamaha Maxster 125	8,53
KYMC O B&W 125	8,72
Honda Dylan 125	8,76
Honda Scoopy 125	8,78
Yamaha Cygnus 125	8,84
Piaggio Liberty 125	8,85
Derbi Atlantis 100	8,89
MBK Dodo 125	8,93
Piaggio SKR 125	8,99
Daelim NS 125 III	9,25
Honda @125	9,50
Derbi Boulevard 125	9,67
Piaggio X9 125	10,3
Suzuki Burgman 125	10,32
Peugeot Elystar 125 ABS	10,41



#Aceleración#



# Como tiros

Bueno, bueno... Esta vez vamos a dejar que sea el crono el que deje claro quiénes son los verdaderos «sprinter» de nuestra macroprueba. Y los números han sido contundentes: el Peugeot Looxor con su explosivo motor de 2T se ha mostrado intratable en la lucha contra las centésimas. Muy buen papel también en los modelos propulsados por un motor Piaggio,

tanto el Liberty como el SKR, e incluso el Derbi Boulevard siempre han estado ahí. Y otro scooter con motor de agujeros tampoco ha hecho mal papel, el pequeño Atlantis 100, aunque es cierto que esperaba algo más de él. Los grandes derrotados han sido los «grandotes» GT, algo lógico teniendo en cuenta el peso extra que deben arrastrar.



Los motores de 2T siguen mandando en aceleración

## Acel. corta individual (seg.)

Peugeot Looxor 100	5,60
Piaggio Liberty 125	5,68
Suzuki Burgman 125	5,70
Derbi Atlantis 100	5,79
KYMCO B&W 125	5,85
KYMCO Movie 125	5,91
Piaggio SKR 125	5,97
Gilera Runner 125	5,99
Derbi Boulevard 125	6,00
Daelim NS 125 III	6,04
Yamaha Cygnus 125	6,17
MBK Doodo 125	6,20
Yamaha Majesty 125	6,21
Yamaha Maxster 125	6,35
Honda @125	6,49
Honda Dylan 125	6,53
Peugeot Elystar 125 ABS	6,67
Honda Scoopy 125	6,76
Piaggio X9 125	7,48

## Acel. corta pasajero (seg.)

Piaggio Liberty 125	6,32
Peugeot Looxor 100	6,33
Suzuki Burgman 125	6,45
Derbi Atlantis 100	6,50
KYMCO B&W 125	6,55
Derbi Boulevard 125	6,59
KYMCO Movie 125	6,61
Gilera Runner 125	6,65
Piaggio SKR 125	6,79
Yamaha Majesty 125	6,85
Daelim NS 125 III	7,01
Peugeot Elystar 125 ABS	7,03
Yamaha Cygnus 125	7,10
MBK Doodo 125	7,15
Yamaha Maxster 125	7,20
Honda @125	7,29
Honda Dylan 125	7,53
Honda Scoopy 125	7,67
Piaggio X9 125	8,16

## Acel. larga individual (seg.)

Piaggio Liberty 125	10,89
Piaggio SKR 125	10,89
KYMCO B&W 125	11,01
Yamaha Maxster 125	11,20
Derbi Atlantis 100	11,21
MBK Doodo 125	11,27
Gilera Runner 125	11,28
Peugeot Elystar 125 ABS	11,37
Yamaha Cygnus 125	11,39
Suzuki Burgman 125	11,50
Honda @125	11,55
Peugeot Looxor 100	11,55
Derbi Boulevard 125	11,57
KYMCO Movie 125	11,60
Daelim NS 125 III	11,84
Yamaha Majesty 125	11,84
Piaggio X9 125	11,85
Honda Dylan 125	11,92
Honda Scoopy 125	12,18

## Acel. larga pasajero (metros)

Peugeot Looxor 100	12,21
Piaggio Liberty 125	12,21
Derbi Boulevard 125	12,31
Piaggio SKR 125	12,36
Peugeot Elystar 125 ABS	12,37
Gilera Runner 125	12,38
Suzuki Burgman 125	12,56
Daelim NS 125 III	12,57
Honda @125	12,59
KYMCO B&W 125	12,69
Piaggio X9 125	12,69
KYMCO Movie 125	12,78
Yamaha Majesty 125	12,82
Derbi Atlantis 100	12,84
MBK Doodo 125	13,50
Honda Scoopy 125	13,64
Honda Dylan 125	13,74
Yamaha Maxster 125	13,88
Yamaha Cygnus 125	13,90



# Aquí y ahora



Ya sabes la importancia que damos a los frenos: son una parte fundamental de cualquier vehículo porque es más importante incluso poderse detener a tiempo ante un obstáculo que ser capaz de acelerar rápidamente y de alcanzar una buena velocidad. De hecho, cuanto más rápido quieras pilotar tu moto o scooter (o coche) más rápido te darás cuenta de lo importante que es contar con buenos frenos, y aunque tu objetivo no fuera ser el más rápido del barrio ten por seguro que un sistema de frenos que sea potente y ofrezca buen tacto te permitirá convertir muchos sustos en anécdotas de barra de bar, no en malos recuerdos con vendajes y escayola...

Pero estamos en pleno siglo XXI y ya no basta sólo con buena potencia y tacto de frenada: si además de eso tu moto equipa algún sistema más, lleva «tecnología aplicada» en forma de frenos combinados, o asistidos, o con ABS, o mejor aún con todo a la vez, entonces no convertirás «muchos» sustos en anécdotas, probablemente serán «todos» los sustos los que evites y en muchos casos ni siquiera llegarás a eso porque te habrás quedado con metros de margen.

Nuestras pruebas fueron, como en el MASTER 50, realizadas acelerando cada scooter hasta una velocidad constante de 50 km/h -verificada por el radar- y luego frenando tan fuerte como era posible: una vez el piloto solo -dos probadores diferentes, tomamos las mejores medidas-, otra piloto y pasajero,



y por fin inventamos una prueba para comprobar la eficacia de los sistemas de freno ante una emergencia y en manos «cualquiera». Tan sencillo como apretar la maneta izquierda a tope... que por desgracia es lo que mucha gente hace ante una emergencia; en moto, pisar el freno trasero.

Como verás en los resultados, esta última prueba ha resultado reveladora: por supuesto que los scooter sin frenada integral de ningún tipo quedan atrás, bloquean la rueda trasera, pero fíjate en la cifra del Peugeot, con frenada combinada, asistida y con ABS. Sí, frena mejor en manos de «cualquiera» ante una emergencia que diez de los otros en manos de un piloto experto y preparado. Eso es seguridad: ¡bravo Peugeot!

## Piloto solo (metros)

Yamaha Maxster 125	4,8
Gilera Runner 125	5,3
Peugeot Elystar 125 ABS	5,3
KYMC O B&W 125	5,5
Yamaha Majesty 125	5,7
Honda Scoopy 125	5,8
KYMC O Movie 125	5,9
Honda @125	6,0
Piaggio X9 125	6,0
Derbi Atlantis 100	6,3
Piaggio SKR 125	6,5
Derbi Boulevard 125	6,6
Peugeot Looxor 125	6,8
Suzuki Burgman 125	6,8
Honda Dylan 125	6,9
Piaggio Liberty 125	6,9
Daelim NS 125 III	7,3
MBK Doodo 125	7,5
Yamaha Cygnus 125	7,7

## Piloto y pasajero (metros)

Yamaha Maxster 125	4,4
KYMC O Movie 125	6,4
KYMC O B&W 125	6,5
Gilera Runner 125	6,7
Peugeot Elystar 125 ABS	6,8
Yamaha Majesty 125	6,8
Suzuki Burgman 125	7,2
Honda Scoopy 125	7,3
Daelim NS 125 III	7,35
Peugeot Looxor 125	7,8
Derbi Boulevard 125	7,9
Piaggio SKR 125	8,0
Derbi Atlantis 100	8,1
MBK Doodo 125	8,1
Yamaha Cygnus 125	8,1
Piaggio X9 125	8,5
Honda @125	8,6
Honda Dylan 125	8,6
Piaggio Liberty 125	9,3

La tecnología aplicada a los frenos funciona:

**cualquiera frena con el Peugeot Elystar como el**



**mejor piloto con diez de los 19 modelos**

## Frenada inexperta (metros)

Peugeot Elystar 125 ABS	6,1
Piaggio X9 125	10,6
Honda Scoopy 125	11,0
Honda @125	11,1
Honda Dylan 125	12,6
Piaggio SKR 125	16,5
Derbi Atlantis 100	17,1
Yamaha Majesty 125	17,1
Gilera Runner 125	17,7
Peugeot Looxor 125	18,1
KYMC O Movie 125	18,2
Yamaha Maxster 125	19,4
Suzuki Burgman 125	19,6
Daelim NS 125 III	20,0
MBK Doodo 125	20,2
Derbi Boulevard 125	20,9
Yamaha Cygnus 125	21,0
KYMC O B&W 125	22,5
Piaggio Liberty 125	25,0



#Velocidad#

# Por la vía rápida

Fuimos a buscar la velocidad máxima capaz de desarrollar por estos scooter en un entorno lo más real posible, y nada más fácil que hacerlo circulando por una autovía, en condiciones reales de tráfico y algo también importante, en las mismas condiciones atmosféricas en las que se desarrollaron el resto de pruebas de este MASTER Scooter. «Correr» por la autovía vecina al Circuit de Catalunya nos permitía también constatar las posibilidades que tienen estos scooter para desenvolverse con dignidad y seguridad en este tipo de vías, lo que les abre unas posibilidades mucho más amplias que las que se encierran en el coto cerrado del entorno urbano, del que muchos

creen erróneamente que no pueden salir.

Nuestro MASTER Scooter 125 nos ha demostrado lo contrario, y para comprobar la velocidad máxima de todos ellos, incluyendo el menos rápido, teníamos que esperar condiciones favorables de tráfico despejado, puesto que si no, nos veíamos circulando siempre más rápido de lo que lo hacían el resto de vehículos. Así que ya lo sabéis, si rodáis habitualmente por este tipo de vías, siempre que sea en recorridos cortos e interurbanos, un scooter A1 de 125cc no es ninguna elección equivocada.

Para comprobar la velocidad máxima adquirida por nuestros protagonistas nos valimos de la tecnología GPS -ver recua-

dro-, y los resultados demostraron dos cosas: la superioridad de los motores refrigerados por agua y la ventaja que ofrecen las cúpulas protectoras, por pequeñas que sean, por la mejor penetración aerodinámica que ofrecen.

Como ya hemos mencionado anteriormente, hemos buscado por encima de todo una medición lo más real posible. De esta manera se evitaron todo tipo de rebufos de camiones o coches, el piloto -67 kg de peso y 1,70 m de estatura- nunca se agachó, no había prácticamente viento, y el tramo de carretera -10 km ida y vuelta- incluía ligeras subidas y bajadas encadenadas. Todo ello con el fin de ofrecer un resultado lo más fidedigno posible, y lo



Pocas sorpresas en la tabla de resultados finales, **los 125 permiten rodar por autovía con total seguridad.**



que es más importante, igual al que lograríais vosotros con vuestras motos en circunstancias normales, sin malabarismos de ningún tipo ni valiéndonos de trucos aerodinámicos.

Observando la tabla de resultados, pocas sorpresas podemos constatar. Tan sólo comentar algún detalle. Como la pobre velocidad del Yamaha Maxster, por detrás de algún modelo con motor de aire, y desde luego, claramente por detrás del logrado por sus «hermanos» Majesty y Doodo, equipados con un motor teóricamente idéntico. Es un problema que ya hemos detectado más de una vez en nuestras pruebas. ¿Cuál es?, puede estar debido a unos desarrollos extrañamente mal elegidos.

Otra curiosidad es la mayor velocidad punta del Piaggio SKR frente al Derbi Boulevard, dos modelos prácticamente idénticos en su base. Poco más de 1 km pero que siempre -efectuamos varias mediciones para refrendarlo- estaba presente, y sin duda debido a la pequeña cúpula que incorpora el modelo italiano.

A destacar también las buenas velocidades obtenidas por los «maxi» de nuestra prueba (-X9, Burgman, Elystar...-) que pese a su mayor peso y volumen demostraron lo excelente de sus diseños. En el lado opuesto, la debilidad de los dos únicos modelos dotados de motor 2T, mucho más divertidos en ciudad pero que no gozan de una buena estirada final.

### Velocidad máxima

Gilera Runner VX 125	112,7
Piaggio X9 125	110,1
Peugeot Elystar 125 ABS	109,9
Honda Scoopy 125	107,9
Suzuki Burgman 125	107,8
Yamaha Majesty 125	107,8
Honda @ 125	107,2
MBK Doodo 125	106,1
Honda Dylan 125	104,9
Piaggio SKR 125	103,3
KYMCO Bet&Win 125	103,0
Derbi Boulevard 125	102,1
KYMCO Movie 125	99,6
Yamaha Maxster 125	99,5
Daelim NS III 125	98,4
Piaggio Liberty 125	96,1
Yamaha Cygnus 125	95,3
Peugeot Looxor 100	94,6
Derbi Atlantis 100	91,3



## GPS: Control por satélite

● Gracias a un GPS Garmin Emap, y también a la comodidad de equiparlo con una antena exterior para el mismo, cedida por Trepat Electrónica, importadora de la marca Garmin para España, pudimos comprobar la velocidad máxima de nuestros protagonistas con la máxima fiabilidad y de una manera lo más cómoda posible. La tecnología GPS, que calcula los movimientos de los objetos en la tierra comparándolos con los de una serie de satélites situados en el espacio, nos permitía registrar la velocidad máxima simplemente metiéndonos el pequeño receptor GPS en el bolsillo, con la pastilla de la antena fuera de él, y sacándolo al finalizar el recorrido para leer el dato registrado. Así de sencillo, sin necesidad de calibrar diámetros de rueda ni instalar ningún tipo de sensor en cada una de las diecinueve motos probadas. Y además con la máxima fiabilidad. Gracias Garmin.



#Capacidad de carga y consumo#



## Al fondo hay sitio

Disfrutar de un espacio debajo del asiento para transportar objetos o esconder el casco al aparcar el scooter es uno de los mejores argumentos de este tipo de vehículos frente a las motos de corte clásico. También la posibilidad de transportar maletines o bolsas de la compra en la plataforma detrás del escudo es otra de las grandes ventajas, sobre todo si esta plataforma es plana, y por último, la presencia de guanteras para los pequeños objetos. Todos estos aspectos los valoramos en esta prueba (ver tablas), y además medimos la capacidad de dichos huecos, cuantificada en unidades de tubos de aceite Castrol 2T que cabían dentro del mismo permitiendo siempre el perfecto cierre del asiento, y que obviamente muestra enormes desigualdades dependiendo del modelo.

Aquí establecemos tres categorías claramente diferenciadas. La más básica, aquellos huecos que no permiten albergar ni un casco jet en su interior, y que son los tres modelos dotados de rueda alta: Peugeot Looxor, Piaggio Liberty y Honda Scoopy. En segundo lugar nos encontramos con todos aquéllos en los que sí podemos guardar un casco de tipo integral, que son la mayoría con dife-

rentes niveles de capacidad, y en el «top», aquéllos en los que caben dos cascos, como Yamaha Majesty, Piaggio X9, Peugeot Elystar -un integral y un jet en los tres-, y con clara matrícula de honor el Suzuki Burgman, con espacio holgado para dos integrales y mucho más, una auténtica maravilla, con el único pero de no estar forrado para proteger los cascos, que hay que colocar apoyándolos en su costado. A destacar el hueco del sencillo y pequeño Yamaha Cygnus, enorme y acolchado en su interior.

Otro aspecto que nos gustaría destacar es la diversidad de mecanismos de cierre para el asiento, una acción que ejecutaremos varias veces al día. El mejor es sin duda el del Peugeot Looxor, desde la propia llave de contacto mediante un sistema electromagnético, ¿por qué no lo utiliza el mucho más caro y equipado Elystar...?



## MOTO CAPACIDAD/HUECO

Suzuki Burgman 125	137
Yamaha Majesty 125	109
Piaggio X9 125	97
Peugeot Elystar 125 ABS	95
Yamaha Cygnus 125	85
Daelim NS 125 III	70
MBK Doodo 125	69
Honda Dylan 125	66
KYMC O Bet&Win 125	63
KYMC O Movie 125	57
Yamaha Maxster 125	56
Honda @ 125	50
Derbi Atlantis 100	48
Gilera Runner VX 125	47
Derbi Boulevard 125	46
Piaggio SKR 125	46
Peugeot Looxor 100	44
Honda Scoopy 125	37
Piaggio Liberty 125	30

## Guantera

Daelim NS 125 III
Derbi Atlantis 100
Derbi Boulevard 125
Honda @ 125
Honda Dylan 125
Honda Scoopy 125
Kymco Movie 125
Peugeot Elystar 125
Piaggio Liberty 125
Piaggio X9 125
Suzuki Burgman 125
Yamaha Cygnus 125
Yamaha Majesty 125

## Plataforma plana

Daelim NS 125 III
Derbi Atlantis 100
Derbi Boulevard 125
Honda Scoopy 125
Kymco Movie 125
MBK Doodo 125
Peugeot Elystar 125
Peugeot Looxor 100
Piaggio Liberty 125
Yamaha Cygnus 125

Una gran ventaja de los scooter en su capacidad de carga, pero algunas «se salen».



Los Yamaha y algún modelo más permiten hacerlo desde la propia llave de contacto, pero mediante un sistema mecánico por cable, que con el tiempo acaba cogiendo cierta holgura y perdiendo precisión. Luego están los clásicos, con la cerradura en el costado de la moto, alguno más cómodo que otro, como el de la Honda Scoopy, demasiado escondido, y en último lugar por su incomodidad el que montan Piaggio SKR y Derbi Boulevard, con la cerradura en el costado contrario desde el que se acciona el cablete, lo que obliga siempre a dar una vuelta a la moto para abrir el asiento, y con la desventaja añadida de que el cierre está situado en el propio asiento y no en el costado de la moto, con lo que al cerrar, si no hemos extraído previamente las llaves golpearemos con ellas la carrocería. Un último sistema nos lo ofrece el Piaggio X9, con el cierre escondido dentro de la guantera, que deberemos abrir previamente, para lo que nos molestará el llavero... un sistema seguro, pero engorroso de utilizar.



## La probeta no engaña

Mismos recorridos para 19 scooter y cifras medidas al decilitro con nuestra insobornable probeta. En esta ocasión los consumos de todos ellos han sido bastante parejos, con 14 scooter por debajo de los 6,3 litros a los 100. ¿Los mejores?, el Yamaha Maxster - vaya sorpresa en todo un deportivo- y el Honda Dylan. En un abanico de un litro de diferencia en la «sed» de combustible 13 de ellos, y sólo por encima de los 7 litros el Daelim, el Looxor con su rabioso motor de 2 tiempos, y el @ de Honda. El bebedor motor del Honda @

es evidente que se trataba del poco rodado propulsor de la unidad que pasó por nuestras manos, ya que tanto el Dylan,

engañan. El mejor en este apartado el motor de Yamaha que ocupó la primera, tercera y quinta posición con el

Maxster, el Doodo y el Majesty. Como siempre en estas mediciones dentro de pruebas continuas, acelerando y cortando sin contemplaciones, los consumos son orientativos y únicamente comparables entre sí dentro de una prueba tan especial como nuestro MASTER. En el

día a día todos estos propulsores serán sin duda mucho más discretos en sus consumos.



2º clasificado, como el Scoopy, 6º, resultados mucho más comedidos ante el surtidor. Lo dicho, los números no

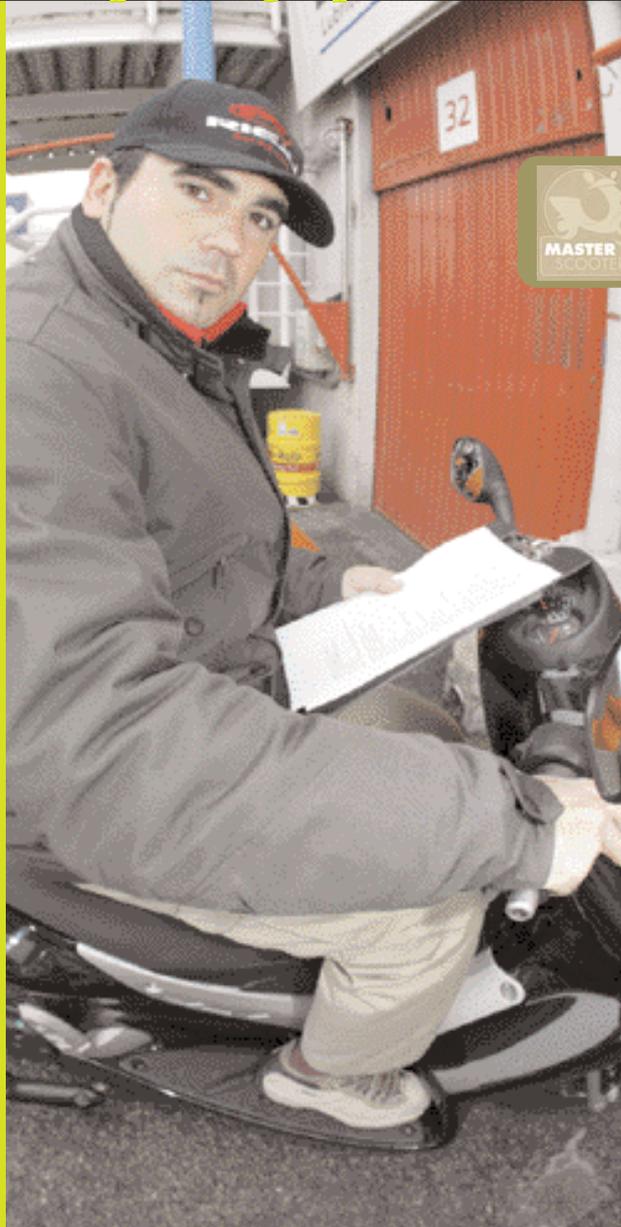


## Consumo MASTER

	L/100 km
Yamaha Maxster 125	4,2
Honda Dylan 125	4,9
MBK Doodo 125	5,3
Piaggio SKR 125	5,3
Yamaha Majesty 125	5,3
Honda Scoopy 125	5,5
Yamaha Cygnus 125	5,5
KYMC O Movie 125	5,7
Suzuki Burgman 125	5,7
Derbi Atlantis 100	5,9
Gilera Runner 125	6,0
Peugeot Elystar 125 ABS	6,1
Piaggio Liberty 125	6,2
Derbi Boulevard 125	6,3
Piaggio X9 125	6,3
KYMC O B&W 125	6,8
Daelim NS 125 III	7,3
Peugeot Looxor 125	7,3
Honda @ 125	7,4



## #Posición de pilotaje y acabados#



El X9, único auténtico «mega» del MASTER, domina con autoridad en el apartado de la comodidad

### Posición

Modelo	Puntos
Piaggio X9 125	52,5
Honda Scoopy 125	52
Honda @125	51,75
Suzuki Burgman 125	51
MBK Doodo 125	50,6
Peugeot Looxor 125	50
Honda Dylan 125	50
Daelim NS 125 III	49,25
Peugeot Elystar 125 ABS	49,25
Yamaha Majesty 125	49,25

### Acabado

Modelo	Puntos
Honda Scoopy 125	14,5
Suzuki Burgman 125	13,75
Honda @125	13,5
Peugeot Elystar 125 ABS	13,5
Honda Dylan 125	13,25
Gilera Runner 125	13
Piaggio Liberty 125	13
Piaggio X9 125	12,75
Daelim NS 125 III	12
Piaggio SKR 125	12
Yamaha Maxster 125	12



### #Encuesta#

#### #Posición de pilotaje#

##### fíjate y valora...

... cómo llegas con los pies al suelo

... cómo llegas con los pies a la plataforma

... qué tal caben tus piernas entre asiento y escudo

... cuánto espacio queda entre rodillas y manillar girando a tope (ambos lados)

... cómo llegas con las manos a las manetas

... cómo puedes accionar los mandos de intermitentes

... cómo puedes accionar el mando de la bocina

... cómo puedes accionar los mandos de luces

... cómo ves por los retrovisores

... cuánta información ves en el cuadro de instrumentos

¿te parece cómodo este scooter?

#### #Acabados#

##### ¿te parece bien acabado este scooter?

- ajuste de plásticos, cierre de asiento y guanteras
- precisión accionamiento mandos (frenos, interruptores, cerraduras)
- calidad de pintura y decoración, acabado metales

# A gusto

Como en Montmeló los amaneceres son fríos y húmedos, dedicamos un buen rato cada mañana a rellenar las encuestas preparadas, como en el MASTER 50, para juzgar en detalle aspectos «subjetivos» de cada modelo. Te incluimos las preguntas que debía responder cada probador, valorando con una puntuación de «cero» (muy mal) a «cinco» (excelente) cada uno de los aspectos relacionados con la comodidad y la posición de pilotaje, de donde sacamos la clasificación por puntos en este apartado, cuyos modelos más destacados tienes en la tabla.

Otro tanto hicimos con los acabados de cada moto, de nuevo un aspecto que en estos 125 es importante ya que en muchos casos no es sólo una cuestión de convivencia más agradable con

el scooter -mandos de accionamiento suave, cerraduras que no dan guerra, etcétera-, sino de simplemente que tenga el mejor aspecto posible el mayor tiempo posible.

Como puedes ver en los resultados, pocas sorpresas nos hemos llevado en estos dos apartados. Antes de empezar apostábamos a que sería el Piaggio X9 el scooter «campeón» de la comodidad, y no nos equivocamos; no en vano cuenta con todo a su favor -tamaño y buen diseño- para que así sea. Respecto al acabado Honda ha hecho valer su fama y es el Scoopy, segundo por poquísima diferencia en comodidad, el que nos ha parecido mejor hecho, aunque el @ queda muy bien posicionado también en ambas clasificaciones.



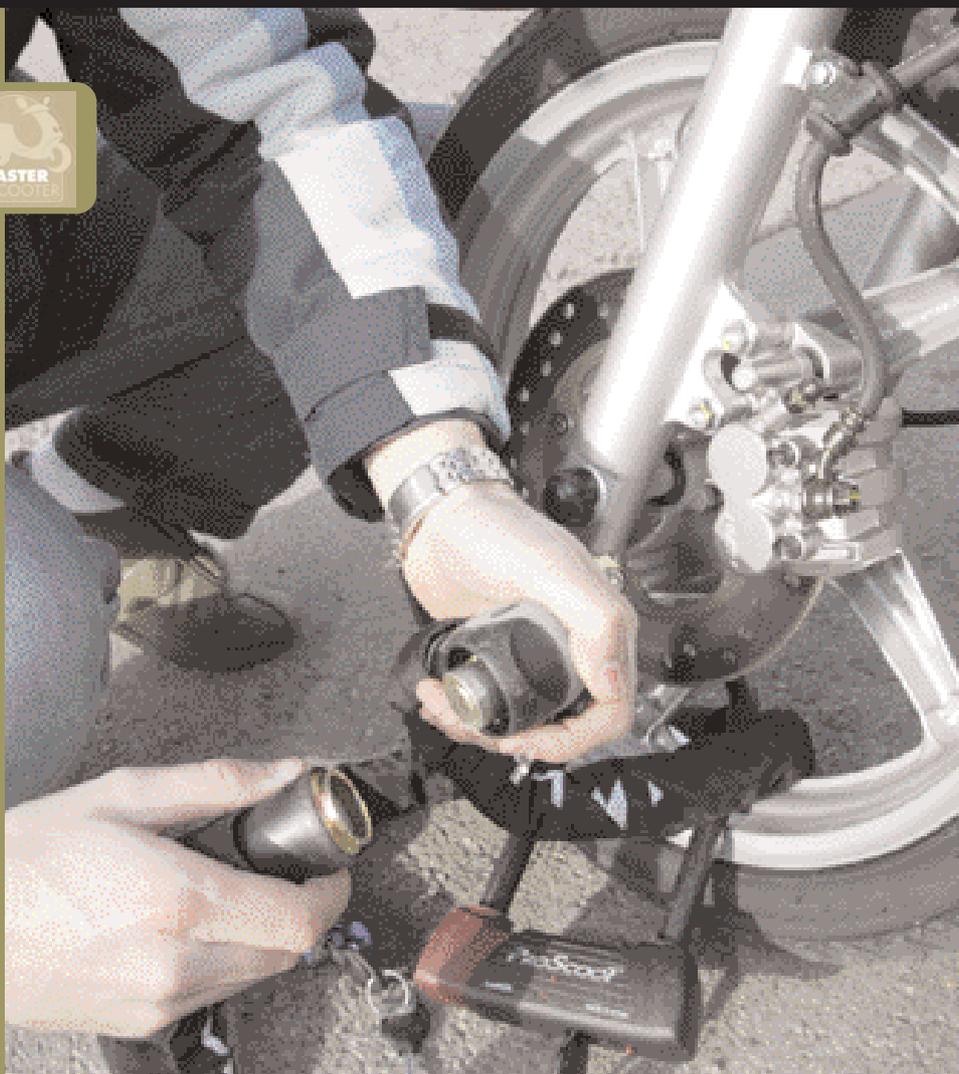
# #Antirrobo#

Las motos y los scooter a veces parecen hechos de materia «volátil»



## Antirrobo

Derbi Boulevard 125	27
Peugeot Looxor 125	24
Piaggio SKR 125	24
Piaggio Liberty 125	23
Piaggio X9 125	22
Peugeot Elystar 125 ABS	21
Honda Scoopy 125	20
Honda @125	18
Honda Dylan 125	18
KYMCO B&W 125	18
KYMCO Movie 125	17
MBK Doodo 125	17
Daelim NS 125 III	16
Derbi Atlantis 100	16
Gilera Runner 125	16
Suzuki Burgman 125	16
Yamaha Cygnus 125	16
Yamaha Majesty 125	12
Yamaha Maxster 125	12



# ¡Es mía!

No vamos a descubrir ahora que las motos cuanto mejores y más caras y nuevas son, más resultan «objeto del deseo» de los amigos de lo ajeno. Vamos, todo un caramelo para los cacos. Ya sea para «darse una vuelta», o directamente para hacer negocio con ella a base de desmontarla y vender recambios «baratos» a quienes no se dan cuenta que los siguientes en ver desaparecer su querida pareja de dos ruedas puede ser la suya, las motos y también los scooter a veces parecen hechos de materia «muy volátil»...

Para evitar esas «evaporaciones» la solución es clara: tener un buen antirrobo. Como en la ocasión anterior, el MASTER 50, contamos con la colaboración del excelente y reconocido fabricante nacional LUMA, que nos cedió tres tipos muy comunes de antirrobo. El objetivo, como en la anterior comparativa, era verificar qué tal nos lo ponía cada scooter para atarlo con ellos y asegurar así nuestra (tu) inversión. Probamos cómo era de sencillo o posible colocar cada antirrobo -uno de disco, una «U» y una cadena reforza-

da- en cada moto (rueda delantera) y luego si era posible guardarlos en el hueco, importante para atarle fuera del lugar habitual.

Además de esto también hemos tenido en cuenta si el scooter cuenta con una argolla solidaria al chasis para poderlo atar a algo sólido y evitar que se lo lleven «en volandas», y también si la llave contiene un «código» que evite poder arrancar el motor haciendo un puente, algo que creemos deberían tener todos los vehículos a estas alturas y que ya es bastante disuasorio.

Como puedes ver quienes han pensado más en tu inversión han sido la gente de Derbi (Boulevard), Peugeot y Piaggio (el Boulevard hereda parte de ahí), motos todas ellas que incorporan esa seguridad en sus llaves además de no poner trabas a los antirrobo. Mala nota para los Yamaha, en cambio, que además de no tener ese «gadget» en su cerradura de contacto ponían difícil en algunos casos la colocación de antirrobo (en el disco).

## #Encuesta#

#Antirrobo#

**Antirrobo: ¿qué tal has podido colocar en la rueda delantera el...**

.....antirrobo en "U"?

.....antirrobo de cadena?

.....antirrobo de disco?

¿Cómo entran los tres en el hueco o guantera dentro de la moto?

¿Tiene llave codificada o/y alarma integrada?

¿Tiene gancho en el chasis para atar la moto a un objeto fijo?



#Opini n#

## Joan Carles Orengo

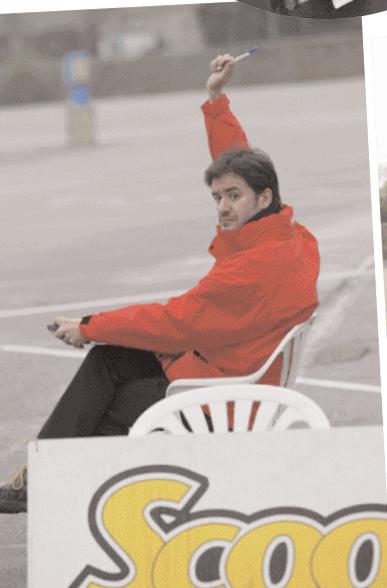
«A mi entender no ha resultado ninguna sorpresa el resultado de este primer MASTER Scooter 125. El ganador, Suzuki Burgman 125, es el modelo más equilibrado y en el que además la modernidad de su diseño –tan sólo superado por el Peugeot Elystar, aunque éste no deja de ser una evolución del veterano Elyséo- también juega a su favor, puesto que en Suzuki se han permitido el lujo de poder estudiar lo mejor y peor de sus rivales. Pero dejando aparte esto creo que justo ganador, me gustaría también destacar varios aspectos menos subjetivos. Primero, hay que tener muy en cuenta a los modelos de 100 cc 2T. Tanto el Peugeot Looxor como el Derbi Atlantis han obtenido resultados muy dignos a cambio de un precio contenido, y estoy convencido de que lo mismo habría sucedido de haber entrado en liza el Neo's 100 de Yamaha. Segundo, si el precio es importante, no hay que olvidarse de estos ni de modelos como el Yamaha Cygnus o sobre todo el KYMCO Movie, veteranos pero efectivos, que quizá nos dan todo lo que necesitamos a cambio de mucho menos dinero. Tercero, insistir sobre el sistema de frenado del Peugeot Elystar: en nuestras pruebas “de laboratorio”, programadas, ya ha destacado, pero os puedo asegurar que en la vida real, frenando de forma improvisada sobre mal asfalto, es muy superior a cualquiera de sus rivales en este aspecto tan importante. Y cuarto, el excelente comportamiento de los modelos de “rueda grande”. Saliendo a probar las velocidades máximas con cada uno de ellos, eran los únicos que me daban total confianza desde el primer momento a la hora de inclinar en las frías curvas de los alrededores del Circuit».

# Así lo hici



## Josep María Armengol

«Cuando surgió la idea de hacer un MASTER para scooter todos nos pusimos a pensar con ilusión qué pruebas deberíamos ‘diseñar’ para conseguir nuestro objetivo, que teníamos claro no era sino ‘copiar’ el uso habitual de estas motos pero bajo circunstancias controladas al cien por cien: no podíamos andar con ellos por la ciudad haciendo recados, llevando un pasajero, buscando situaciones límite, y mucho menos hacerlo ¡veinte veces! en idénticas condiciones. Así que creamos la serie de pruebas que has visto y que comprenden los exámenes más duros que puedas imaginar de comodidad o equipamiento, de comportamiento y agilidad, y de prestaciones. Cada moto queda detalladamente analizada en cada concepto y estoy orgulloso de poder decirte que nadie puede ofrecerte una prueba tan rigurosa y profunda. El resultado final refleja esto, el Burgman se ha mostrado regularmente entre los mejores y eso le ha llevado a acumular suficiente ventaja en puntos como para proclamarse cómodamente vencedor; la mayoría destaca en algunas pruebas y ‘pincha’ en otras, con lo que las puntuaciones quedan muy justas y hay muchos casos en que ¡un punto! decide dónde queda cada uno, y a veces ese punto se juega por una décima de segundo. Si tienes interés por uno de estos scooter ten esto en cuenta y elige el que destaque en aspectos que tú consideres importantes, a fin de cuentas quien lo usará cada día serás tú y deberá responder a tus exigencias, así que mira más allá de la puntuación final».



# mos



## Fernando Bóveda

«Era casi una obligación la que teníamos con todos vosotros. Tras el gran esfuerzo hecho hace apenas un par de meses con todos los 50 cc en el primer MASTER teníamos que echar el resto para que esta segunda edición fuera mejor que la primera. La ocasión lo merecía, esta vez íbamos a poner a prueba los 125 cc, sin duda protagonistas del futuro inmediato del sector.

Dentro de poco los poseedores del carné B podrán llevar motos hasta 125 cc sin necesidad del engorroso examen -bueno, al menos es lo que todos estamos esperando desde hace un tiempo-, por lo que todo indica que las ventas de estos lógicos ciudadanos se disparará. Lo dicho, una de las soluciones a la crisis que azota el sector.

Para la redacción de «Scootermania» era todo un deber hacer un sobreesfuerzo para que este MASTER 125 fuera la referencia para todo aquél que esté pensando en comprarse un scooter de esta cilindrada.

Contactamos con el Circuit de Catalunya y nos cedieron sus instalaciones, dos probadores de solvencia, los muchachos de «Scooterzone» y la colaboración de 10 marcas. El resultado final encumbró al Suzuki Burgman como el scooter 125 más completo de la actualidad, ¡felicidades! Pero en esta ocasión, a diferencia de lo que ocurrió con los 50 cc, la clasificación fue mucho más apretada. ¿Mi favorito?, sin duda el Burgman es un tremendo scooter, pero cualquiera de los Honda van de cine -mejor de lo que reflejan las cifras-, e incluso los dos Derbi como opción económica no defraudarán a nadie.

La lucha ha demostrado que la oferta en el sector de ciuda-

## Martí Cebrián

«Los MASTER Scooter se están consolidando como la prueba comparativa más completa del panorama de la prensa escrita... y no es para menos. A la rigurosa elección de las pruebas, como representación en «parque cerrado» de lo que nos vamos a encontrar en el uso diario por las calles y carretera de nuestra localidad, hay que sumar una actitud muy clara de los probadores en relación a esa idea.

Con ello quiero que entiendas que, a pesar de la lógica competencia personal entre nosotros, o incluso más allá de nuestras preferencias personales, nos obligamos a olvidar los registros conseguidos, afrontando una de las pruebas con el escenario real en nuestra mente.

Un eslabón en el que sortear veinte conos colocados a una misma distancia pasa a ser en nuestro «procesador» mental una hilera de coches evitar... en toda la altura de su hipotético capó. Una frenada de emergencia nos hace obligarnos a pensar en un crío cruzando súbitamente... Y es con ese pensamiento con el que hacemos nuestras valoraciones, con las que comentamos nuestras coincidencias y divergencias, y, en definitiva, con el espíritu que realizamos los MASTER.

Espero sinceramente que todo este enorme trabajo hecho con la mayor de las ilusiones, te ayude no sólo a ti en tu elección personal, sino a que las marcas mejoren cada vez más unos modelos que ya brillan a gran altura... todos y cada uno de ellos».





#Resultado final#

# Y el ganador es...



**E**l ganador del MASTER Scooter 125 es el Suzuki Burgman 125: la clasificación ha estado reñidísima y hay unos cuantos «puestos» que se han decidido por un solo punto, pero la ventaja del ganador ha sido clara y al final ha acumulado más de diez puntos de diferencia respecto a su inmediato seguidor, el segundo clasificado del MASTER, el Peugeot Elystar ABS. Completa el podio, a sólo dos puntos del Peugeot, el Yamaha Majesty: un trío de ases que se destacan como los mejores scooter 125 del mercado tras esta exhaustiva comparativa en la que, como has visto, les hemos enfrentado a unas condiciones muy parecidas a las que encontrarán en su uso diario habitual y que por tanto responde a lo que uno puede esperar de ellos en esas condiciones.

Ver al Burgman derrotar a sus rivales no ha sorprendido a nadie, por algo es el scooter de diseño más moderno de cuantos enfrentábamos y está claro que en Suzuki han sabido aprovechar esa ventaja de ser «el último en llegar» para ofrecer el mejor producto. Sí resulta más curioso descubrir «cómo» ha conseguido esta victoria: no ha sido un KO, ha sido una victoria «a los puntos». Haz memoria de lo que has visto hasta ahora, prueba por prueba, y fíjate en la tabla general: el Burgman sólo ha ganado ¡una! prueba, la de capacidad del hueco de casco.

Pero en todas las demás, en las que no ha ganado, nunca ha «pinchado» y eso, estar casi siempre entre los mejores, es lo que le permite esa victoria final «por puntos». Algo parecido sucede con el segundo, el Elystar, que «arrasa» sólo en la prueba de frenada inexperta pero acumula pocos puntos en las demás. O con el tercero, el Majesty, que no gana ninguna prueba pero si contamos sólo

## Todas las pruebas

	Esl.l.ind.	Esl.l.pas.	Esl.r.ind.	Esl.r.pas.	Retrov.	Fren.	Fren.pas.	Fren.inexp.
Daelim NS 125 III	9	14	15	16		17	9	14
Derbi Atlantis 100	7	11	5	2		10	13	7
Derbi Boulevard 125	3	16	9	14		12	11	16
Gilera Runner VX 125	15	1	8	13	1	2	4	9
Honda @125	10	15	16	8		8	17	4
Honda Dylan 125	13	7	3	4		15	17	5
Honda Scoopy 125	6	8	13	10		6	8	3
KYMCO Bet&Win 125	17	6	14	6		4	3	18
KYMCO Movie XL 125	8	3	6	11	-1	7	2	11
MBK Doodo 125	12	12	11	15	-1	18	13	15
Peugeot Elystar 125 ABS	18	19	17	18		2	5	1
Peugeot Looxor 100	2	2	1	1	-1	13	10	10
Piaggio Liberty LE 125	1	10	2	9	-1	15	19	19
Piaggio SKR ST 125	5	13	12	5		11	12	6
Piaggio X9 125	19	17	19	17	1	8	16	2
Suzuki Burgman 125	16	18	10	12	1	13	7	13
Yamaha Cygnus 125	4	9	18	19	-1	19	13	17
Yamaha Majesty 125	11	4	7	3	1	5	5	7
Yamaha Maxster 125	14	5	4	7		1	1	12

\*Menos puntos = mejor resultado



las que se valoran con «mediciones» es el mejor colocado.

Justo tras el Majesty se colocan tres modelos que merece la pena destacar: el cuarto puesto conseguido por el equilibrado Piaggio SKR le hace merecedor de ser la Mejor Compra de este MASTER, ya que la diferencia con el Elystar o el Majesty es muy escasa y sin embargo tiene un precio claramente inferior a éstos gracias a contar con algunos elementos más sencillos -motor refrigerado por airepero, a la vista están los resultados, apenas menos eficaces. Desde luego por poco más de 2.100 euros es toda una revelación.

## El Suzuki Burgman ha sido el ganador de nuestro MASTER 125. Y lo ha hecho gracias a una regularidad asombrosa en todas las pruebas

Para revelaciones, sin embargo, la del Peugeot Looxor 100: acaba muy cerca, ¡un punto!, del SKR y demuestra que el concepto de rueda grande con motor 2T funciona; de hecho en las pruebas «medibles» acabó a rebufo del Majesty, empatado con nada menos que el Gilera Runner, además es el scooter que ha ganado más pruebas, cuatro nada menos. Todo esto y su lógico bajo precio lo hacen merecedor de nuestra Recomendación.

No menos Recomendación merece el siguiente, el Piaggio Liberty 125, que gana la «carrera» particular entre los «rueda alta» con motor cuatro tiempos justo por delante de todo un Honda Scoopy: tremendo lo competido del resultado entre ambos, con ventaja final para el italiano que, además, es más barato (¡casi mil euros!).

Para terminar el repaso de los diez primeros clasificados destaquemos el Gilera Runner, magnífico en todas las pruebas dinámicas y a ¡un solo punto! del Scoopy 125. Ya te habíamos avisado que la igualdad ha sido increíble en este MASTER. De hecho y en décima posición tienes al sencillo KYMCO Movie, que gustó mucho a todos los probadores de la prueba por su agradable tacto y buenos resultados generales.

La última Recomendación se la gana el scooter más económico del MASTER, como ya ocurrió en el anterior de 50: aquí es el Derbi Atlantis 100, cuya sencillez mecánica le permite costar ¡menos de la mitad! que el scooter más caro -el Elystar ABS-, a pesar de lo cual no queda el último ni mucho menos en la tabla general, con una diferencia de apenas un diez por ciento de puntos -muy poco respecto a las motos que están entre la quinta y décima plazas.

Y antes de terminar mencionar el resultado del Piaggio X9, el único «megascooter» digno de tal nombre de este MASTER y que se enfrentó valientemente a esta prueba demostrando excelentes cualidades: no sólo ganó donde era lógico -equipamiento y comodidad- sino que lo hizo muy bien en otras pruebas importantes -segunda posición en velocidad máxima y segunda en frenada inexperta-, quedando finalmente a pocos puntos de ese grupo del quinto al décimo. Esto, unido a su actual precio que apenas supera los 3.000 euros lo convierte en una interesantísima opción.

En suma, destacar nuevamente la tremenda igualdad que ha reinado en ese MASTER: aquí tienes la tabla de clasificaciones completa, en la que sólo hay que comentar que hemos dado doble importancia a las puntuaciones en dos apartados, velocidad máxima y capacidad del hueco, que son especialmente importantes en este tipo de motos y que debían tener más peso en la puntuación global.



### MASTER Scooter 125 «TOP TEN»

1	Suzuki Burgman 125	162
2	Peugeot Elystar 125 ABS	175
3	Yamaha Majesty 125	177
4	Piaggio SKR ST 125	188
5	Peugeot Looxor 100	189
6	Piaggio Liberty LE 125	194
7	Honda Scoopy 125	195
8	Gilera Runner VX 125	196
9	KYMCO Movie XL 125	199
10	KYMCO Bet&Win 125	202

Ace.1.ind.	ace.1.pas.	Ace.2.ind.	ace.2.pas.	Vel.máx.	Consumo	Cap.hueco	Malet.plat.	Posic.	Equip.	Acabado	Antirrobo	MASTER	
10	11	15	8	28	17	12	1	8	2	9	13	228	Daelim NS 125 III
4	4	5	14	38	10	26	8	16	9	16	13	218	Derbi Atlantis 100
9	6	13	3	24	14	30	4	11	19	12	1	227	Derbi Boulevard 125
8	8	7	6	2	11	28	19	17	18	6	13	196	Gilera Runner 125
15	16	11	9	14	19	24	8	3	2	3	8	210	Honda @125
16	17	18	17	18	2	16	8	6	9	5	8	204	Honda Dylan 125
18	18	19	16	8	6	36	8	2	2	1	7	195	Honda Scoopy 125
5	5	3	10	22	16	18	15	12	2	18	8	202	KYMCO B&W 125
6	7	14	12	26	8	20	1	19	9	19	11	199	KYMCO Movie 125
12	14	6	15	16	3	14	4	5	9	15	11	219	MBK Doodo 125
17	12	8	5	6	12	8	1	8	9	3	6	175	Peugeot Elystar 125 ABS
1	2	12	1	36	17	34	8	6	16	16	2	189	Peugeot Looxor 100
2	1	1	2	32	13	38	4	15	2	6	4	194	Piaggio Liberty 125
7	9	2	4	20	3	30	16	13	9	9	2	188	Piaggio SKR 125
19	19	17	10	4	14	6	8	1	1	8	5	211	Piaggio X9 125
3	3	10	7	10	8	2	8	4	2	2	13	162	Suzuki Burgman 125
11	13	9	19	30	6	10	4	13	8	12	13	246	Yamaha Cygnus 125
13	10	16	13	12	3	4	16	8	9	12	18	177	Yamaha Majesty 125
14	15	4	18	34	1	22	16	18	16	9	18	229	Yamaha Maxster 125



Su agradable estética lo hace aún actual a la vista. Cuenta con una gran capacidad de carga entre su hueco bajo el asiento, guantera y parrilla, además de la mejor plataforma para transportar bolsas o maletines.

Es inevitable llevar su precio en la cabeza al valorarlo, pues es el típico scooter al que le perdonas algunas carencias por esa importante ventaja añadida. Su más que correcto conjunto no hace obviar, un tacto poco refinado en su respuesta y en todos sus mandos.

En la unidad que dispusimos en el MASTER también se manifestó un problema de resistencia del embrague centrífugo, que al poco de exigirle algo más de lo habitual durante la prueba de los eslalon, empezó a dar claras muestras de fatiga que empañaron su resultado.

No hay que olvidar que el modelo probado conserva las ruedas de 13" con neumático de menor perfil, lo que en un principio le restaba agilidad en el tramo más lento de conos. Pero, en cambio, tuvo en éste mejor resultado que en el más veloz, donde los problemas con el embrague le hacían perder inmediatez de respuesta en la salida y en el proceso de abrir-cerrar, donde se perdían preciosas décimas de segundo.

Otro elemento que no acabó de satisfacernos fueron los frenos, ya que el tambor trasero se muestra, no sólo insuficiente para colaborar de verdad en una frenada de emergencia, sino que su comportamiento, tampoco ayuda demasiado. El delantero cumplió lo suficiente para salvarlo de la quema, aunque hubiese agradecido una horquilla menos blanda.

La confortable posición de conductor y pasajero lo convierten en un scooter muy agradecido para pasar largos ratos a sus mandos, y su gran capacidad de carga no es un valor como para desestimar en una moto de su enfoque, ya que aumenta en mucho la practicidad de un modelo muy completo, con un extenso equipamiento; pero que necesita pulir ciertos aspectos, algo que ya se ha tenido en cuenta en el nuevo DLX.

- Precio
- Embrague



» Capacidad plataforma para maletín

### ficha técnica

Motor	Monocilíndrico 4T
Cilindrada	124 cc
Refrigeración	Aire forzado
Freno delantero	Disco de 220 mm
Freno trasero	Tambor 110 mm
Rueda delantera	130/60-13"
Rueda trasera	130/60-13"
Longitud total	1.970 mm
Altura asiento	750 mm
Dep. gasolina	7 l

### prestaciones

Aceleración 0-100 m	6"04
Aceleración 0-200 m	11"84
Velocidad km/h	98,4 km/h
Consumo MASTER	7,3 l/100 km

### precio

1.999 euros

### equipamiento

	SÍ <input type="radio"/>	NO <input type="radio"/>
Reloj horario	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cuentavueltas	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Indicador nivel combustible	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Cuentakilómetros parcial	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Termómetro refrigerante	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Otros indicadores	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Hueco de casco	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Luz hueco casco	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Otras guanteras	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Portaequipajes trasero	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plataforma plana	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pata de cabra	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Palanca de arranque	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Estárter automático	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Freno de mano	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

### ...más información

[www.daelim.co.kr](http://www.daelim.co.kr)

Todo un superventas que se mantiene en liza gracias a su **equilibrado conjunto y competitivo precio**



# Derbi Atlantis 100



## ficha técnica

Motor	Monocilíndrico 2T
Cilindrada	99 cc
Refrigeración	Aire forzado
Freno delantero	Disco de 190 mm
Freno trasero	Tambor 120 mm
Rueda delantera	120/70-12"
Rueda trasera	120/70-12"
Longitud total	1.740 mm
Altura asiento	790 mm
Dep. gasolina	7,2 l

## prestaciones

Aceleración corta	5"79
Aceleración larga	11"21
Velocidad km/h	91,3 km/h
Consumo MASTER	5,9 l/100 km

## precio

1.682,23 euros

## equipamiento

SÍ ● NO ○

Reloj horario	●
Cuentavueltas	○
Indicador nivel combustible	●
Cuentakilómetros parcial	●
Termómetro refrigerante	○
Otros indicadores	○
Hueco de casco	●
Luz hueco casco	○
Otras guanteras	●
Portaequipajes trasero	●
Plataforma plana	●
Pata de cabra	●
Palanca de arranque	●
Estárter automático	○
Freno de mano	○

## ...más información

[www.derbi.es](http://www.derbi.es)



Su reducido tamaño no es contraproducente y sí aporta ventajas de agilidad y manejabilidad, aunque lo que más destaca es su rabioso y divertido motor de dos tiempos... y su precio, claro.

En medio de toda una jauría de orgullosos modelos equipados con modernas mecánicas de cuatro tiempos, el pequeño Atlantis tenía que demostrar la validez de su motor «de agujeros» y de un concepto estructural en el que prima la compacidad y el equilibrio frente a otros argumentos. Su hermano menor ya lo demostró con su segundo puesto en el anterior MASTER Scooter 50, y el Atlantis 100 partía con la misma intención de dar la campanada.

No vamos a esconder aquí cosas tan evidentes como que el derivar de un modelo de 50 cc tiene ciertas desventajas en capacidad de carga y confort general, así como tampoco lo haremos con el apreciable nivel de vibraciones, ni con detalles como el estárter manual... Pero lo que no podemos olvidar de ninguna de las maneras es que, por un precio que es ¡menos de la mitad! que el de muchos de sus rivales de hoy, Derbi ofrece un producto brillante.

El Atlantis disfruta de un comportamiento dinámico de primer orden, en el que la tremenda agilidad de que hace gala no penaliza apenas la estabilidad a ritmos cercanos a su velocidad máxima, y todo ello con una precisión de traza que otorga una gran confianza a sus mandos. Quizás su punta no sea muy buena, pero permite moverse entre el tráfico del extrarradio sin convertirse en un obstáculo, y contrasta con

unas aceleraciones entre los mejores del MASTER. Al final, este valor es el que lo convierte en un ciudadano vivaz y ágil, con una respuesta inmediata a las solicitudes del gas y un rendimiento que lo hace tan eficaz como divertido.

Su posición de conducción es asimismo buena, aunque el espacio para el pasajero se resiente en amplitud. En cuanto al equipamiento, está entre los más completos.

↑	■ Precio
↓	■ Vibraciones



Una **bomba de diversión y genio** que no pierde su aspecto más práctico en lo cotidiano



Con una estética agradable, plataforma plana y un motor fiable y silencioso, el Boulevard es un gran ciudadano. Lástima de la ausencia del reloj en su tablero, que sí en cambio cuenta con llave codificada.

Como bien es sabido, Derbi ha utilizado la base del Piaggio SKR para crear su primer scooter de 125 4T, modificando una serie de aspectos con el fin de identificar y personalizar su producto. Por un lado, se ha potenciado el uso ciudadano al incorporar plataforma plana, una pequeña guantera y montando un asiento ligeramente más bajo -aunque también más duro...-

Con todo esto se logra una moto agradable y práctica en el día a día. Lastima de que con el «cambio de marca» otros aspectos del equipamiento se han visto perjudicados, como la información ofrecida por el tablero de instrumentos, que ha perdido la pantalla auxiliar digital, y con ella un elemento tan importante como el reloj digital.

A nivel de parte ciclo se ha buscado potenciar la agilidad, con lo que no son de extrañar los buenos resultados obtenidos en los esalon individuales, y en términos generales, el Boulevard es un scooter bastante fácil de llevar y sin ningún defecto importante a destacar. La motorización Piaggio de «aire» no decepciona en absoluto, corre lo suficiente, es silenciosa y vibra poco, aunque no destaque por sus bajos consumos, al menos en este modelo (no en el SKR) debido sin duda alguna a alguna falta de ajuste en la carburación, lo que unido a un depósito un tanto justo perjudica su autonomía.

La capacidad de carga es correcta. Si por un lado cuenta con plataforma plana, gancho portaobjetos y una pequeña guantera más profunda de lo que parece, el hueco para el casco es bastante justo, y en él ubicaremos un integral y nada más. Aun así, hay que tener en cuenta que, a diferencia del SKR, en el Boulevard se ha previsto en la parrilla trasera un soporte para el baúl trasero. Su precio es muy competitivo.

	Comportamiento
	Reserva de velocidad digital



» Facilidad colocación antirrobo

## ficha técnica

Motor	Monocilíndrico 4T
Cilindrada	124 cc
Refrigeración	Aire forzado
Freno delantero	Disco de 220 mm
Freno trasero	Tambor 140 mm
Rueda delantera	130/60-13"
Rueda trasera	130/60-13"
Longitud total	1.860 mm
Altura asiento	805 mm
Dep. gasolina	9 l

## prestaciones

Aceleración corta	6"
Aceleración larga	11"57
Velocidad km/h	102,1 km/h
Consumo MASTER	6,3 l/100 km

## precio

2.297 euros

## equipamiento

	SÍ <input type="radio"/>	NO <input type="radio"/>
Reloj horario	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cuentavueltas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Indicador nivel combustible	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cuentakilómetros parcial	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Termómetro refrigerante	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Otros indicadores	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hueco de casco	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Luz hueco casco	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Otras guanteras	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Portaequipajes trasero	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plataforma plana	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pata de cabra	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Palanca de arranque	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Estárter automático	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Freno de mano	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## ...más información

[www.derbi.es](http://www.derbi.es)

Un **divertido, moderno y bonito** scooter ciudadano. Las cifras no hacen justicia a este notable scooter

# Gilera Runner VX 125



## ficha técnica

Motor	Monocilíndrico 4T
Cilindrada	124 cc
Refrigeración	Líquida
Freno delantero	Disco de 220 mm
Freno trasero	Disco de 220 mm
Rueda delantera	120/70-12"
Rueda trasera	130/60-13"
Longitud total	1.780 mm
Altura asiento	820 mm
Dep. gasolina	12 l

## prestaciones

Aceleración corta	5"99
Aceleración larga	11"28
Velocidad km/h	112,7 km/h
Consumo MASTER	6l/100 km

## precio

3.017 euros

## equipamiento

SÍ ● NO ○

Reloj Horario	○
Cuentavueeltas	○
Indicador nivel combustible	●
Cuentakilómetros parcial	●
Termómetro refrigerante	●
Otros indicadores	●
Hueco de casco	●
Luz hueco casco	○
Otras guanteras	○
Portaequipajes trasero	○
Plataforma plana	○
Pata de cabra	●
Palanca de arranque	○
Estarter automático	●
Freno de mano	○

## ...más información

[www.gilera.com](http://www.gilera.com)



Lo que gana en eficacia pura lo paga con la menor practicidad de su viga central y su elevada altura, que lo penaliza en los continuos movimientos en parado del ambiente urbano.

El Runner defiende en este MASTER la opción más deportiva de su categoría y lo hace con unos argumentos inapelables que lo colocan a la cabeza de varias mediciones. Su ya afamada estabilidad se suma en esta ocasión a un brillante propulsor que lo alúa a lo más alto en velocidad máxima. Eso convierte a este Gilera en el mejor modelo de extrarradio, donde su ritmo le permite moverse con total soltura y seguridad entre el veloz tráfico de las vías circunvalatorias.

Comparada con la rabiosa estirada de que hace gala su motor, la primera respuesta puede parecer incluso algo perezosa, pero en realidad mueve al conjunto con mucha solvencia en toda circunstancia. A esa sensación de control y seguridad contribuye el excelente rendimiento de sus frenos, de los mejores de la categoría en tacto y potencia.

El tarado de las suspensiones, tirando a durillo, no acaba de hacerlo incómodo, pero sí le permite mantener sus aptitudes incluso con pasajero, como demuestra su primer puesto en el eslalon corto con acompañante, donde su discreta agilidad no debiera hacerlo brillar en un principio.

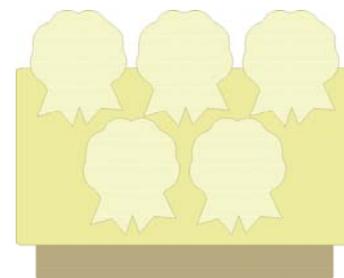
Como buen deportivo, su equipamiento es tirando a espartano, y tampoco es que haga gala de una capacidad de carga reseñable. Si eso lo sumamos a la casi total ausencia de plataforma y

a una altura que dificulta los movimientos en parado, nos encontramos con un modelo menos adecuado para el trabajo diario en la ciudad. Pero su buena calidad de componentes y acabados y, sobre todo, un comportamiento que convence desde los primeros metros por su eficacia y buen «feeling», lo coloca en el punto de mira de aquéllos que no renuncian a algo de «salsa» en su vehículo ciudadano.

↑	Comportamiento
↓	



Las virtudes dinámicas de este deportivo se mantienen inalteradas en esta versión de 4T



### ficha técnica

Motor	Monocilíndrico 4T
Cilindrada	124,6 cc
Refrigeración	Líquida
Freno delantero	Disco de 220 mm
Freno trasero	Tambor 130 mm
Rueda delantera	110/90-13"
Rueda trasera	130/70-13"
Longitud total	1.940 mm
Altura asiento	800 mm
Dep. gasolina	9 l

### prestaciones

Aceleración corta	6"49
Aceleración larga	11"55
Velocidad km/h	107,2 km/h
Consumo MASTER	7,4 l/100 km

### precio

3.195 euros

### equipamiento

	SÍ <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>
Reloj horario	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cuentavueltas	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Indicador nivel combustible	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cuentakilómetros parcial	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Termómetro refrigerante	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Otros indicadores	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Hueco de casco	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Luz hueco casco	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Otras guanteras	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Portaequipajes trasero	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plataforma plana	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Pata de cabra	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Palanca de arranque	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Estárter automático	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Freno de mano	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

### ...más información

[www.honda-eu.com](http://www.honda-eu.com)



El modelo más peculiar de Honda en el segmento amplía sus valores estéticos con elementos como la frenada combinada o una parte ciclo equilibrada y eficaz.

Si obviamos el imperdonable tambor trasero en una moto de su precio y una imagen de las que amas u odias, el único problema que tiene el @125 se encuentra en el catálogo de su misma marca, pues por un precio sensiblemente menor disponemos de un modelo, el Dylan, que ofrece exactamente lo mismo. De cualquier manera, hay que decir que el más «internauta» de los scooter de 125 convence enseguida gracias a su equilibrado comportamiento en toda situación.

El moderno y ecológico propulsor de Honda exhibe un rendimiento más que correcto para mover al @ con la alegría necesaria, pero lo mejor sea quizás la buena comunión entre el mando del gas y la respuesta, que siempre se muestra inmediata a la mínima solicitud.

En cuanto a sensaciones cabe remarcar un tacto de dirección un tanto raro, algo pesado en un principio y demasiado directo cuando lo fuerzas, aunque después de una cierta aclimatación no lo penaliza para nada en eficacia.

Otro de los aspectos más logrados, y que comparte con sus hermanos de marca presentes en este MASTER, es el de la frenada combinada, perfecta para los conductores menos expertos que suelen frenar sólo con la maneta izquierda en una situación de emergencia. Aunque es de recibo señalar que el tacto y mordiente queda por detrás del de los Scoopy y Dylan: ¿falta de rodaje?

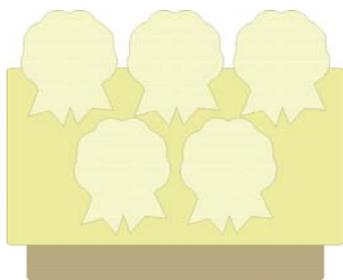
La carrocería de este modelo no se queda en un mero ejercicio de diseño, pues su ergonomía se encuentra entre las mejores, acogiendo con holgura y confort a pilotos de muy distintas tallas. Su nivel de acabados es, asimismo, muy elevado, con detalles estéticos tan originales como excelentemente rematados. El equipamiento está también a un nivel acorde con su precio de venta.

	<input checked="" type="checkbox"/> Estética diferente
	<input checked="" type="checkbox"/> Precio



**Original y moderno,** el @125 disfruta de un cierto aire de exclusividad que se nota en la tarifa final

# Honda Dylan 125



## ficha técnica

Motor	Monocilíndrico 4T
Cilindrada	124,6 cc
Refrigeración	Líquida
Freno delantero	Disco de 220 mm
Freno trasero	Tambor 110 mm
Rueda delantera	130/60-13"
Rueda trasera	130/60-13"
Longitud total	1.970 mm
Altura asiento	795 mm
Dep. gasolina	7 l

## prestaciones

Aceleración corta	6"53
Aceleración larga	11"92
Velocidad km/h	104,9 km/h
Consumo MASTER	4,9 l/100 km

## precio

2.879 euros

## equipamiento

SÍ ● NO ○

Reloj horario	●
Cuentavueltas	○
Indicador nivel combustible	●
Cuentakilómetros parcial	●
Termómetro refrigerante	●
Otros indicadores	○
Hueco de casco	●
Luz hueco casco	○
Otras guanteras	●
Portaequipajes trasero	●
Plataforma plana	○
Pata de cabra	○
Palanca de arranque	○
Estárter automático	●
Freno de mano	●

## ...más información

[www.honda-eu.com](http://www.honda-eu.com)

Sobre la excelente base del @125, **Honda cambia la carrocería - y el precio-** para crear el Dylan



Tan eficaz, agradable y bien acabado como su hermano más caro, el Dylan juega con un estilo más desenfadado y un precio casi barato para tratarse de una Honda.



Olvidándonos de las maquiavélicos argumentos del departamento de marketing del fabricante nipón para diferenciar tanto en precio a dos modelos, que prácticamente comparten todo menos la carrocería, hay que aplaudir a un modelo que, sin ser barato ni haber quedado especialmente bien posicionado en el resultado final de este MASTER 125, ha convencido a todos aquellos que lo han probado y en especial a este probador que se dirige a ti.

El Dylan entra por los ojos desde un principio con sus estilizadas y modernas líneas, y acaba de seducirte con un comportamiento de motor tan obediente y solícito como suave en su respuesta.

A sus mandos te encuentras en un «cockpit» amplio y confortable sea cual sea tu talla, con una ergonomía muy estudiada y una gran sensación de control proporcionada por un manillar de anchura y posición ideal para adoptar una postura natural de tus brazos.

El chasis y suspensiones colaboran a esta sensación de control dotando al Dylan de una buena precisión de trayectoria. Eso le otorga la capacidad de transmitir un conocimiento directo de cómo pisa la rueda delantera, algo que se aprecia en los buenos registros obtenidos en el esalon más rápido, donde este aspecto es fundamental.

La frenada combinada en su maneta izquierda mejora en algo el tacto y mordiente en relación al

@125, pero sigue sin ser la ideal, a pesar de mejorar sus registros. Y sigue haciéndose necesario el disco trasero, aunque cuenta con un sencillo y eficaz freno de mano como sus hermanos de marca.

Donde no tiene lagunas importantes es en el equipamiento, suficientemente amplio y con todo lo necesario para la convivencia diaria. Poco más se le puede exigir a un modelo tan equilibrado como atractivo.

▲ Motor suave y potente

▼ Tambor trasero



**BRIDGESTONE**



Los hay más ágiles e incluso más estables, pero ninguno conjuga tan bien ambas virtudes con una practicidad semejante. El consistente pero agradable motor no hace más que reafirmar a este modelo.

Si no fuese por ciertos resultados en algunas mediciones, el Scoopy hubiese brillado con más intensidad en este MASTER. Pero precisamente ésa es la filosofía de una prueba que recoge y analiza todos los datos que puedan tener interés para el usuario... aunque a veces las frías cifras admitan matices.

Cuando los probadores alabamos la respuesta del motor desarrollado por Honda, más de un lector se queda sorprendido al comprobar los resultados en aceleración de estos modelos, y en concreto del Scoopy. La explicación está en que olvidándonos de las cifras medidas desde 0 hasta X metros, la respuesta de este motor al cerrar-abrir gas entre el tráfico, o su capacidad de recuperación al bajar la velocidad, se muestran excelentes, con un empuje potente y decidido a la mínima solicitud al puño de gas. Esto, junto a una casi total ausencia de vibraciones y una respuesta lineal y sin altibajos, es lo que los hace brillantes.

En el Scoopy se combina la estabilidad sobresaliente de un bastidor equilibrado y unas suspensiones firmes pero eficaces, con una agilidad más que correcta para el equipo de ruedas que monta, lo que lo convierte en uno de los modelos que más seguridad transmite en su dinamismo. Todo ello no supone renunciar a una practicidad muy elevada, ya que cuenta con la utilísima pla-

taforma plana con gancho tras el cofre, hueco bajo el asiento -aunque no de excesiva capacidad-, guantera adicional y parrilla portabultos.

Si seguimos con su atractivo y elegante diseño, con un nivel de acabados de lo mejorcito -el más valorado- y con su eficaz sistema de frenada combinada, nos encontramos con uno de los modelos más apreciados de este MASTER, aunque su resultado final lo aleje de un merecido podio.

- Comportamiento
- Tanbur trasero



» Acabado

## ficha técnica

Motor	Monocilíndrico 4T
Cilindrada	124,6 cc
Refrigeración	Líquida
Freno delantero	Disco de 220 mm
Freno trasero	Tambor 130 mm
Rueda delantera	100/80-16"
Rueda trasera	120/80-16"
Longitud total	2.010 mm
Altura asiento	780 mm
Dep. gasolina	8,3 l

## prestaciones

Aceleración corta	6"76
Aceleración larga	12"18
Velocidad km/h	107,9 km/h
Consumo MASTER	5,5 l/100 km

## precio

2.905 euros

## equipamiento

	SÍ <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>
Reloj horario	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cuentavueltas	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Indicador nivel combustible	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cuentakilómetros parcial	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Termómetro refrigerante	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Otros indicadores	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hueco de casco	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Luz hueco casco	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Otras guanteras	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Portaequipajes trasero	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plataforma plana	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pata de cabra	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Palanca de arranque	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Estárter automático	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Freno de mano	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

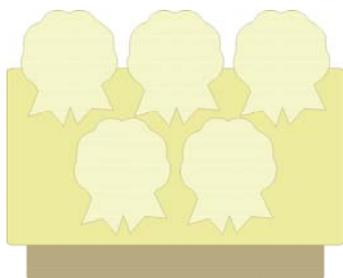
## ...más información

[www.honda-eu.com](http://www.honda-eu.com)

A las virtudes del @ y Dylan, hay que sumar la útil plataforma plana y un ciclo excelente



# KYMCO Bet & Win 125



## ficha técnica

Motor	Monocilíndrico 4T
Cilindrada	124 cc
Refrigeración	Líquida
Freno delantero	Disco de 220 mm
Freno trasero	Disco de 200 mm
Rueda delantera	120/70-12"
Rueda trasera	140/70-12"
Longitud total	2.000 mm
Altura asiento	785 mm
Dep. gasolina	10 l

## prestaciones

Aceleración corta	5"85
Aceleración larga	11"01
Velocidad km/h	103 km/h
Consumo MASTER	6,8 l/100 km

## precio

2.403 euros

## equipamiento

SÍ ● NO ○

Reloj horario	●
Cuentavueeltas	●
Indicador nivel combustible	●
Cuentakilómetros parcial	●
Termómetro refrigerante	●
Otros indicadores	○
Hueco de casco	●
Luz hueco casco	●
Otras guanteras	○
Portaequipajes trasero	○
Plataforma plana	○
Pata de cabra	●
Palanca de arranque	●
Estárter automático	●
Freno de mano	○

## ...más información

[www.kymco.es](http://www.kymco.es)



Amplio, muy bien equipado y con unas prestaciones al mejor nivel, el B&W sólo echa en falta un nivel de acabados superior y una posición de conducción más natural.

El B&W es un scooter de generosas dimensiones, tal y como corresponde a un modelo derivado de un 250 cc, pero eso no se convierte en un problema para el potente propulsor que monta. Lo puedes comprobar en su clasificación en las mediciones de aceleración, pero también puedes creer que es algo que se aprecia desde la primera apertura de gas. La respuesta es siempre contundente, aunque va acompañada de una rumorosidad más elevada de lo apetecible en un modelo de corte ciudadano.

De todos modos, el aspecto que más necesitaría de revisión es una ergonomía no demasiado conseguida, sobre todo en lo que respecta al manillar, demasiado ancho y cerrado de puntas como para que su manejo se convierta en algo natural. Esto penaliza su manejabilidad y lo hace más torpe de lo que en realidad es.

La estabilidad, en cambio, es apreciable, aunque unas suspensiones de mayor calidad lo convertirían en brillante sin perjudicar el confort general del que disfruta.

Uno de los aspectos más valorados es el del equipamiento, ya que éste se muestra muy completo, contando con todo lo necesario en el día a día. Un ejemplo es el cuadro de información, que únicamente echa en falta un parcializador para llegar al sobresaliente.

La frenada es potentísima, gracias a un equipo que también dispone de un sistema con disco en el eje trasero, aunque poco dosificable, requiriendo de una adaptación para no incurrir en bloqueos.

Sin ser lo que se dice barato, el B&W disfruta de una buena relación entre lo que ofrece y lo que se pide por él, aportando además una estética poco vista y atractiva.

- ▲ Equipamiento
- ▼ Postura de conducción



Su considerable tamaño no impide que el potente propulsor brille con luz propia



Con un precio muy contenido, este scooter se convierte en una opción apetitosa gracias a unas cualidades dinámicas notables y a una mecánica de cuatro tiempos de excelente rendimiento.

Si no fuese por la penalización que le suponen unos acabados justitos, aunque correctos para su precio, y una ergonomía que se ve perjudicada por su reducido tamaño, hubiésemos visto a este económico scooter en puestos sorprendentes en la clasificación. Y es que precisamente ése es el sentimiento que dejó en nosotros tras someterlo a las duras pruebas que teníamos preparadas.

Si a priori partía con la desventaja de ser un modelo de orientación económica y sin ningún tipo de pretensiones competitivas, fue en ese aspecto donde más brilló. Sus registros rayaron siempre el notable tanto en esalon, como en aceleración y frenada, dejando en evidencia a modelos mucho más caros que él.

El compacto Movie se maneja con una soltura envidiable entre los conos que reproducen la vida urbana por una respuesta inmediata de su propulsor que le hace recuperarse de inmediato de cualquier error del piloto. Esa manejabilidad no comporta una falta de precisión ni de estabilidad, aspectos ambos en los que sigue demostrando ser un conjunto muy equilibrado. A ello contribuyen las ruedas de 12" y un chasis que centra muy bien las masas.

El espacio disponible a sus mandos no es lo que podríamos llamar holgado, con poco espacio para las piernas y colocadas en una posición demasiado

elevada, pero una vez habituados a ello no nos castiga con una incomodidad excesiva.

La capacidad de carga está solventada con los cuatro espacios posibles: hueco, guantera, parrilla y plataforma, y si bien ésta última no es muy generosa en tamaño, sí que permite acomodar una bolsa o maletín con suficiente facilidad. La estética no es una de sus virtudes, pero es suficientemente agradable para no suponer un escollo.

↑	Precio
↓	Ergonomía



» Capacidad plataforma para maletín

### ficha técnica

Motor	Monocilíndrico 4T
Cilindrada	124 cc
Refrigeración	Aire forzado
Freno delantero	Disco de 220 mm
Freno trasero	Tambor 110 mm
Rueda delantera	120/70-12"
Rueda trasera	130/70-12"
Longitud total	1.890 mm
Altura asiento	800 mm
Dep. gasolina	7,5 l

### prestaciones

Aceleración corta	5"91
Aceleración larga	11"6
Velocidad km/h	99,6 km/h
Consumo MASTER	5,7 l/100 km

### precio

1.959 euros

### equipamiento

	SÍ	NO
Reloj horario	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cuentavueltas	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Indicador nivel combustible	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cuentakilómetros parcial	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Termómetro refrigerante	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Otros indicadores	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hueco de casco	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Luz hueco casco	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Otras guanteras	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Portaequipajes trasero	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plataforma plana	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pata de cabra	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Palanca de arranque	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Estárter automático	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Freno de mano	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

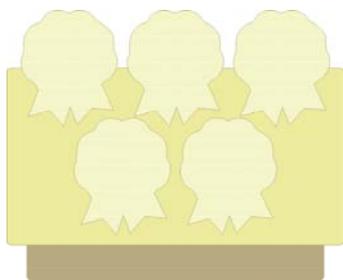
### ...más información

[www.kymco.es](http://www.kymco.es)

El pequeño Movie 125 destaca por su **potente propulsor** y por sus **buenas cualidades dinámicas**



# MBK Doodo 125



## ficha técnica

Motor	Monocilíndrico 4T
Cilindrada	124 cc
Refrigeración	Líquida
Freno delantero	Disco de 220 mm
Freno trasero	Tambor 130 mm
Rueda delantera	120/70-12"
Rueda trasera	120/70-12"
Longitud total	1.865 mm
Altura asiento	777 mm
Dep. gasolina	10 l

## prestaciones

Aceleración corta	6"2
Aceleración larga	13"5
Velocidad km/h	106,1 km/h
Consumo MASTER	5,3 l/100 km

## precio

2.099 euros (oferta)

## equipamiento

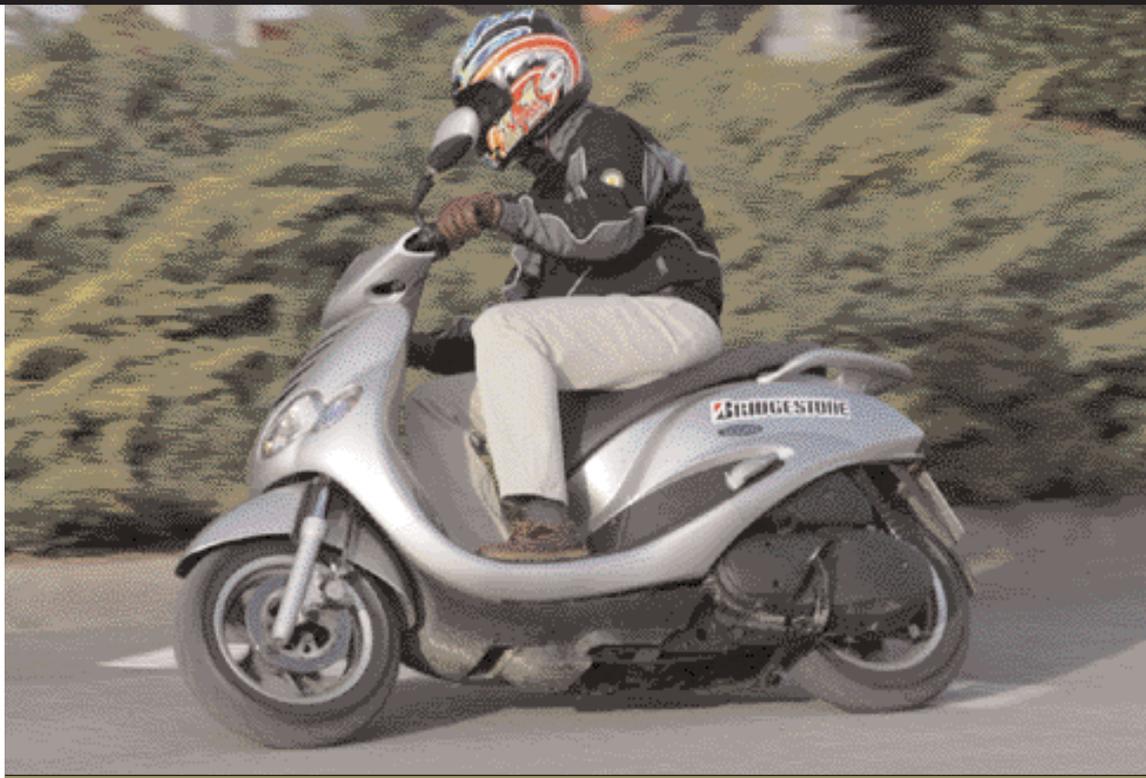
SÍ ● NO ○

Reloj horario	●
Cuentavueltas	○
Indicador nivel combustible	●
Cuentakilómetros parcial	●
Termómetro refrigerante	●
Otros indicadores	●
Hueco de casco	●
Luz hueco casco	○
Otras guanteras	○
Portaequipajes trasero	●
Plataforma plana	●
Pata de cabra	○
Palanca de arranque	○
Estárter automático	●
Freno de mano	○

## ...más información

[www.mbk-europe.com](http://www.mbk-europe.com)

**Un cómodo y práctico ciudadano a un excelente precio de oferta. Una buena compra**



La plataforma plana, el completo tablero y la reducida altura de asiento son todo ventajas en ciudad. El motor es potente, pero vibra más de lo habitual.

El MBK Doodo -o Yamaha Teo's, tanto monta, monta tanto-, responde al concepto de scooter ciudadano, práctico y cómodo que a la tendencia de acercarse más a los esquemas «maxiscooter» que han acabado triunfando en nuestro MASTER. De ahí que su posición en la tabla final no haya resultado lo óptima que cabría esperar de él vistas sus cualidades. La amplia plataforma plana, su reducida altura de asiento, la posibilidad de instalar un baúl trasero, y el completo tablero de instrumentos serán aspectos a valorar por aquellos que utilicen el Doodo mayoritariamente por ciudad, mientras que en carretera más abierta, la potencia del motor Yamaha refrigerado por agua tampoco les decepcionará.

De hecho, es el mismo que montan sus dos hermanos Majesty y Maxster, con mayores pretensiones en este sentido, y a nivel de velocidad máxima podremos comprobar que se ha «comportado» muy dignamente. Otro aspecto muy favorable es el consumo y la autonomía, excelentes ambos. Sin embargo, el nivel de acabados de este modelo está por debajo de lo que nos tiene acostumbrados la marca.

Pero lo cierto es que el Doodo vibra bastante más que el Majesty, por ejemplo, y desde luego mucho más que la mayoría de sus rivales. Los ajustes de los plásticos dejan también que desear, así como el diseño de sus retrovisores, más ex-

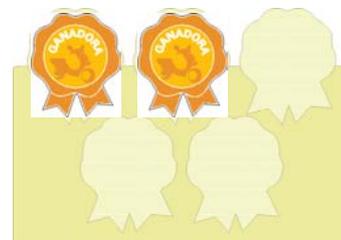
puestos de los habitual a encontrarse con los de los coches dentro de la ciudad. La agilidad no es tampoco su punto fuerte, no la frenada, no sobrada de potencia, pero sobre todo, falta de «feeling» en la maneta. En definitiva, un modelo que de mejorar su nivel de terminación subiría sin duda bastantes enteros en la tabla, pero que no deja de ser una excelente opción, sobre todo al precio actual de oferta.

- ▲ Plataforma plana
- ▼ Vibraciones





# Peugeot Elystar 125 ABS



» Frenada inexperto  
» Capacidad plataforma para maletín

## ficha técnica

Motor	Monocilíndrico 4T
Cilindrada	124 cc
Refrigeración	Líquida
Freno delantero	Disco de 226 mm
Freno trasero	Disco de 210 mm
Rueda delantera	120/70-12"
Rueda trasera	130/70-12"
Longitud total	1.900 mm
Altura asiento	825 mm
Dep. gasolina	9 l

## prestaciones

Aceleración corta	6"67
Aceleración larga	12"37
Velocidad km/h	109,9 km/h
Consumo MASTER	6,1 l/100 km

## precio

3.599 euros

## equipamiento

	SÍ <input type="radio"/>	NO <input type="radio"/>
Reloj horario	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cuentavueltas	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Indicador nivel combustible	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cuentakilómetros parcial	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Termómetro refrigerante	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Otros indicadores	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Huevo de casco	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Luz huevo casco	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Otras guanteras	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Portaequipajes trasero	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Plataforma plana	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pata de cabra	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Palanca de arranque	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Estárter automático	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Freno de mano	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

## ...más información

[www.peugeotmotocycles.it](http://www.peugeotmotocycles.it)



La alta tecnología aplicada y el buen equilibrio general aupán al Elystar hasta el segundo puesto de este MASTER, a pesar de sus discretas actuaciones en algunos apartados.

Una extensa sopa de letras que acompaña a la definición de este modelo no es en esta ocasión una simple cuestión de marketing en la que nos ofrezcan «aire» decorado con siglas. EFI, ABS, PBS, SBC... Todas estas siglas corresponden a modernos sistemas que hacen muy bien su cometido.

El sistema EFI de inyección coloca a este modelo entre los menos «bebedores»... y también como uno de los más ecológicos. Eso no lo convierte en un vehículo soso, manteniendo el empuje necesario para mover al conjunto con el dinamismo imprescindible, si bien no es el aspecto en el que más brilla.

La frenada es el aspecto más brillante de este modelo. Basta con echar un vistazo al buen papel realizado en todas las mediciones de deceleración... aunque ese tipo de tecnología sea siempre más útil para el conductor inexperto -el que más va a comprar estos modelos, no lo olvidemos, sobre todo si se aprueba la paridad del carné B de coche con el A1-. Eso lo vemos en el excelente registro conseguido en la frenada de emergencia -la vencedora-, donde el sistema de frenada integral SBC, unido a la potencia de la frenada servo asistida PBS y al antibloqueo ABS hace que simplemente tirando de la maneta «a muerte», el Elystar se detenga en una distancia mínima.

Eso lo compromete en el eslalon, donde la ayuda del freno trasero es fundamental para contener al scooter antes de entrar en inclinación y ayudarle a ello.

Este espacioso modelo no consigue hacer olvidar la sensación de que el conjunto es demasiado alto.

	<input checked="" type="checkbox"/> Frenada
	<input checked="" type="checkbox"/> Altura general



En nuestro segundo clasificado destacan el **alto nivel de acabados** y una estética tan personal como atractiva



# Peugeot Looxor 100



» Eslalon rápido individual » Eslalon rápido con pasajero » Acel. corta individual » Acel. larga con pasajero

## ficha técnica

Motor	Monocilíndrico 2T
Cilindrada	99 cc
Refrigeración	Aire forzado
Freno delantero	Disco de 226 mm
Freno trasero	Tambor 210 mm
Rueda delantera	80/80-16"
Rueda trasera	100/70-16"
Longitud total	1.925 mm
Altura asiento	800 mm
Dep. gasolina	8 l

## prestaciones

Aceleración corta	5"6
Aceleración larga	11"55
Velocidad km/h	94,6 km/h
Consumo MASTER	7,3 l/100 km

## precio

1.899 euros

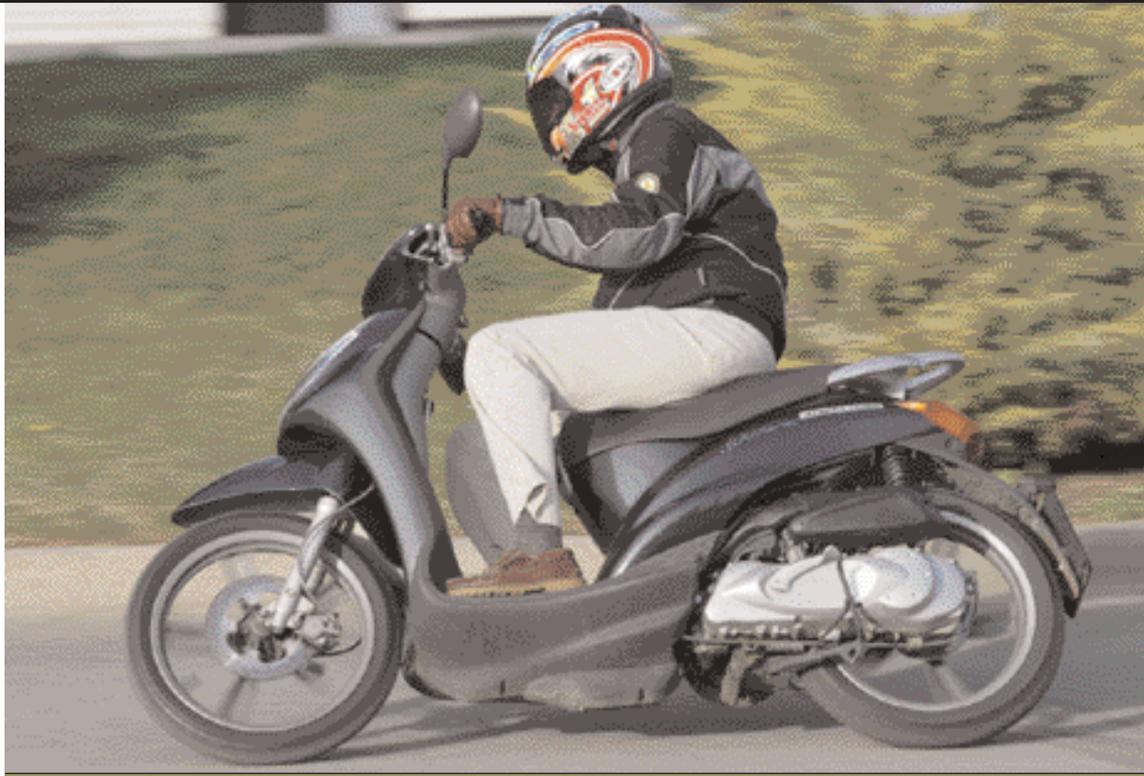
## equipamiento

SI ● NO ○

Reloj Horario	●
Cuentavueeltas	○
Indicador nivel combustible	●
Cuentakilómetros parcial	●
Termómetro refrigerante	○
Otros indicadores	○
Hueco de casco	●
Luz hueco casco	○
Otras guanteras	○
Portaequipajes trasero	○
Plataforma plana	●
Pata de cabra	○
Palanca de arranque	●
Estarter automático	●
Freno de mano	○

## ...más información

[www.peugeotmotorcycles.it](http://www.peugeotmotorcycles.it)



Tremendamente ágil, con unas prestaciones de primer orden y un precio que pone en evidencia a otros modelos, el Looxor se presenta como uno de los scooter más recomendables de este MASTER 125 2003.

La mayor sorpresa de este MASTER es la protagonizada por este francesito de «largas piernas», que ha brillado con increíble intensidad en apartados tan fundamentales como la aceleración y los diferentes eslalon. En este último apartado, además, pierden algo de relevancia las cifras en sí para dárseles a la facilidad y naturalidad con que se consiguieron, lo que habla mucho de lo equilibrado de este modelo.

En aceleración ha fulminado a sus rivales colocándose primero en dos registros tan diferentes como la corta individual y la larga con pasajero, segundo en la corta con pasajero y pinchando sólo en la aceleración larga individual.

Una velocidad máxima discreta, que no mediocre, una capacidad de hueco algo insuficiente y unos acabados y equipamiento «justitos», pero acordes a su interesante precio final, son los únicos escollos con que se ha encontrado el Looxor para subirse a un más que merecido podio.

Como «feeling», que no como eficacia pura, cabe destacar también la poca consistencia de sus frenos, de tacto esponjoso y potencia mediocre en situación de frenada normal, teniendo que tirar de la maneta con más fuerza de la deseable en lo cotidiano. Aunque en su descargo hay que decir que frenando «en serio» sus registros son perfectamente defendibles.

Si algo tuviésemos que señalar como máxima virtud del Looxor, sería la facilidad con que se conduce, incluso a la hora de sacarle la quinta esencia. La naturalidad con la que se consigue rodar a buen ritmo con toda seguridad es quizás su mejor seña de identidad y uno de los argumentos para recomendarlo sin reservas. Por si eso no fuese suficiente, la estética es estilizada y «fresca», convirtiéndolo en un modelo ciertamente atractivo.



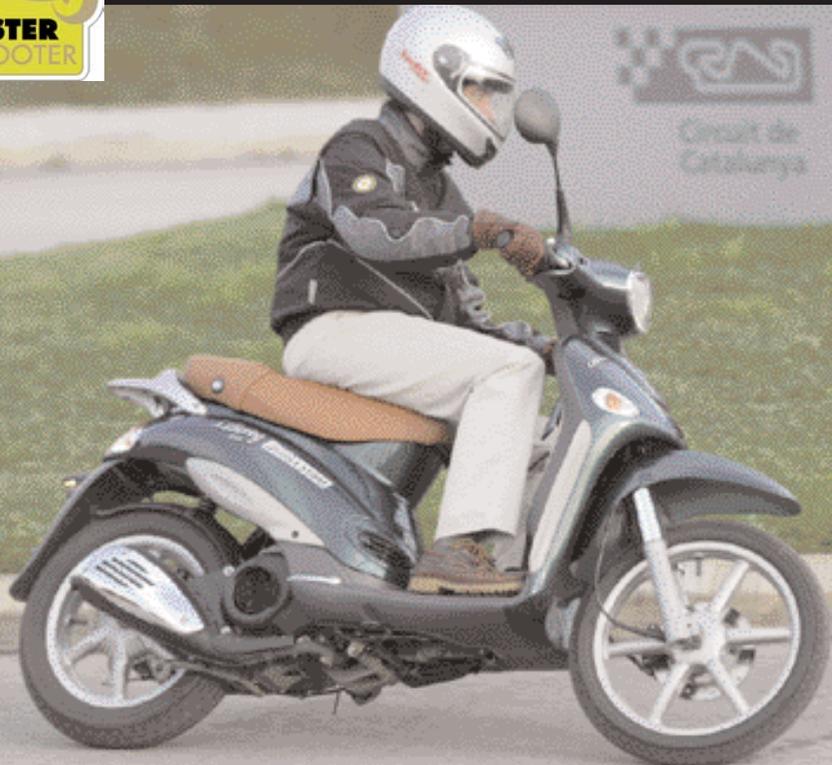
Las cuatro estrellas conseguidas son la recompensa a un producto muy bien hecho



**BRIDGESTONE**



# Piaggio Liberty 125



» Esalon lento individual » Aceleración corta con pasajero » Aceleración larga individual

## ficha técnica

Motor	Monocilíndrico 4T
Cilindrada	124 cc
Refrigeración	Aire forzado
Freno delantero	Disco de 220 mm
Freno trasero	Tambor 140 mm
Rueda delantera	80/80-16"
Rueda trasera	110/80-14"
Longitud total	1.895 mm
Altura asiento	780 mm
Dep. gasolina	7 l

## prestaciones

Aceleración corta	5"68
Aceleración larga	10"89
Velocidad km/h	96,1 km/h
Consumo MASTER	6,2 l/100 km

## precio

2.000 euros

## equipamiento

	SI	NO
Reloj horario	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cuentavueltas	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Indicador nivel combustible	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Cuentakilómetros parcial	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Termómetro refrigerante	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Otros indicadores	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Huevo de casco	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Luz huevo casco	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Otras guanteras	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Portaequipajes trasero	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plataforma plana	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pata de cabra	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Palanca de arranque	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Estárter automático	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Freno de mano	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

## ...más información

[www.piaggio.com](http://www.piaggio.com)



Con las mejores prestaciones generales en aceleración, el motor LEADER de Piaggio se muestra como el complemento perfecto para una scooter de rueda alta tan atractivo como eficaz.

Su interesante precio no hace más que reafirmarla en su estatus de moto absolutamente recomendable en este MASTER. Pocas cosas más se le pueden pedir a este Liberty para convertirlo en nuestro compañero ideal... aunque una de ellas es de bastante relevancia.

Las mediciones en frenada la han retrasado tanto con pasajero como en la de emergencia, mientras que la restante queda en un puesto medio. Una tendencia demasiado acusada a perder el tren trasero cuando el tambor bloquea la rueda -probablemente debido a la falta de tacto de ese elemento frenante y al elevado peso del motor- hace que no podamos aprovechar toda su potencia de deceleración.

Lo mismo ocurre con el neumático delantero, que no soporta todo el poder del disco delantero sin perder adherencia.

Por lo demás, un hueco bajo el asiento de mayor capacidad bastaría para situarlo en un lugar de honor en esta megacomparativa.

Lo que no deja de sorprender gratamente es el tremendo empuje que desata el monocilíndrico italiano de 4T en este modelo, propulsándolo con energía, pero de forma lineal.

Quizás una de las mayores sorpresas de este MASTER ha sido el excelente papel desempeñado por los modelos de rueda alta en los esalon, donde se suponía que la ventaja en agilidad de

las ruedas de menor diámetro marcaría la diferencia. Eso es un signo inequívoco que cuando un modelo está bien hecho, puede compensar esa carencia con unas geometrías y una postura de conducción adecuadas.

Sería un pecado olvidar la cuidada estética de este modelo, a nivel de combinación cromática y diseño, y los buenos acabados generales.

↑	Comportamiento
↓	Frenada



Todo un «tres estrellas» gracias a su formidable empuje y a su buena agilidad



# Piaggio SKR ST 125



## ficha técnica

Motor	Monocilíndrico 4T
Cilindrada	124 cc
Refrigeración	Aire forzado
Freno delantero	Disco de 220 mm
Freno trasero	Tambor 110 mm
Rueda delantera	120/70-12"
Rueda trasera	130/70-12"
Longitud total	1.855 mm
Altura asiento	810 mm
Dep. gasolina	9,5 l

## prestaciones

Aceleración corta	5"97
Aceleración larga	10"89
Velocidad km/h	103,3 km/h
Consumo MASTER	5,3 l/100 km

## precio

2.125 euros

## equipamiento

SI ● NO ○

Reloj horario	●
Cuentavueltas	○
Indicador nivel combustible	●
Cuentakilómetros parcial	●
Termómetro refrigerante	○
Otros indicadores	●
Hueco de casco	●
Luz hueco casco	○
Otras guanteras	○
Portaequipajes trasero	○
Plataforma plana	○
Pata de cabra	○
Palanca de arranque	○
Estárter automático	●
Freno de mano	○

## ...más información

[www.piaggio.com](http://www.piaggio.com)



El equilibrado SKR consigue una clasificación final excelente, que junto al precio de 2.125 euros lo convierten en el condecorado como la mejor compra.

No se puede decir que el SKR 125 nos dejase marcados a ninguno... Pero no lo hizo ni en lo positivo ni en lo negativo, lo que como probador de motos he aprendido a tomarlo como una gran virtud. De hecho, si te fijas en las clasificaciones podrás observar cómo no hay ninguna moto que brille en un apartado sin pinchar en otro. Esa ley de la manta -si te tapas la cabeza te destapas los pies- hace que el SKR se mantenga entre los mejores a base de no fallar en ninguno de los apartados. En realidad su peor clasificación la encontramos en la facilidad para acomodar un maletín tras su cofre... algo difícil de conseguir sin plataforma plana o un gancho apropiado.

En el resto de las mediciones se mueve en puntuaciones medio-altas destacando en aspectos como la facilidad para colocar un antirrobo, los consumos -muy ajustados... y eso sí es una verdadera virtud- o el registro en la aceleración más larga, donde el propulsor LEADER ya empuja a pleno rendimiento.

Es precisamente en la primera respuesta de este motor donde encontramos alguno de los «peros» que descubrimos en este modelo, ya que se muestra ligeramente perezoso en los primeros metros y poco dispuesto a transformar una solicitud del acelerador en un empuje inmediato. De todos modos, una vez lanzado cambia su

comportamiento para mostrarse suficientemente enérgico.

El tacto de dirección deja asimismo algo desconcertado al piloto con una impresión de estar demasiado «alta» y cerrada, restando tomar confianza. Sin embargo, los buenos registros obtenidos en el esalon delatan que es más una cuestión de «feeling» que de eficacia.

↑ Conjunto equilibrado

↓ Capacidad de cofre



Paradigma de la regularidad en esta edición del MASTER, el SKR cuenta con su equilibrio como arma



# Piaggio X9 125



El propulsor de 125 cc se queda algo justo para mover con soltura al X9, aunque una vez lanzado se agradece su espacioso «cockpit», la comodidad y su buena protección aerodinámica. Muy recomendable al precio actual.



» Equipamiento  
» Posición de pilotaje

## ficha técnica

Motor	Monocilíndrico 4T
Cilindrada	124 cc
Refrigeración	Líquida
Freno delantero	Disco de 240 mm
Freno trasero	Disco de 240 mm
Rueda delantera	120/70-14"
Rueda trasera	140/60-14"
Longitud total	2.100 mm
Altura asiento	770 mm
Dep. gasolina	14,5 l

## prestaciones

Aceleración corta	7"48
Aceleración larga	11"85
Velocidad km/h	110,1 km/h
Consumo MASTER	6,3 l/100 km

## precio

3.090 euros

## equipamiento

	SÍ <input type="radio"/>	NO <input type="radio"/>
Reloj horario	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cuentavueeltas	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Indicador nivel combustible	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Cuentakilómetros parcial	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Termómetro refrigerante	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Otros indicadores	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hueco de casco	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Luz hueco casco	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Otras guanteras	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Portaequipajes trasero	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Plataforma plana	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Pata de cabra	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Palanca de arranque	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Estárter automático	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Freno de mano	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

## ...más información

[www.piaggio.com](http://www.piaggio.com)

Quizás la idea de dotar a su «maxiscooter» con un motor de sólo 125 cc parezca atrevida pero el X9 de Piaggio lo paga en las mediciones de aceleración, algo normal si tenemos en cuenta el considerable volumen a desplazar. El X9 es grande, muy grande, y eso le pasa factura a la hora de moverse con soltura. Los desarrollos escogidos no le ayudan demasiado y son toda una declaración de intenciones, porque en velocidad punta se sitúa como el segundo más veloz del MASTER Scooter 125, lo que hace pensar que no es en el ámbito estrictamente urbano en lo que han pensado sus creadores.

Este volumen lo convierte en perezoso en relación a sus competidores al enfrentarlo a la sección de eslalon, donde le cuesta desplazar cc soltura su figura entre cono y cono. La estabilidad a alta velocidad en cambio se ve recompensada con unas trazadas limpias en las que muestra inamovible.

La frenada combinada, enseña su mejor cara en la modalidad de emergencia, usando sólo maneta izquierda, donde consigue un formidable segundo puesto tras el sofisticado Elystar cc ABS y frenada asistida.

Pero donde más despunta este modelo es en aquello que por lógica tiene que hacerlo un scooter con medidas y orientación de «maxi», el viajero: en el confort y en el equipamiento.

Las dos medallas conseguidas hablan «muy mucho» de su fantástica ergonomía y su lograda posición de conducción, a la que hay que añadir una de las mejores protecciones aerodinámicas junto a la del ganador. Encontrar un vacío en su equipamiento obliga a caer en la ausencia de freno de mano o de palanca de arranque. Por cierto, el claxon hace honor a su nombre.

C modo y equipado



Derivado de...  
ada menos...  
ue un 500 cc,  
X9 pierde en...  
gilidad lo que...  
ana en confort.  
omodísimo



# Suzuki Burgman 125



## ficha técnica

Motor	Monocilíndrico 4T
Cilindrada	124,5 cc
Refrigeración	Líquida
Freno delantero	Disco de 220 mm
Freno trasero	Disco de 220 mm
Rueda delantera	110/90-12"
Rueda trasera	130/70-12"
Longitud total	2.085 mm
Altura asiento	705 mm
Dep. gasolina	10 l

## prestaciones

Aceleración corta	5"7
Aceleración larga	12"56
Velocidad km/h	107,8 km/h
Consumo MASTER	5,7 l/100 km

## precio

3.095 euros

## equipamiento

SI ● NO ○

Reloj horario	●
Cuentavueltas	○
Indicador nivel combustible	●
Cuentakilómetros parcial	○
Termómetro refrigerante	●
Otros indicadores	○
Hueco de casco	●
Luz hueco casco	●
Otras guanteras	●
Portaequipajes trasero	○
Plataforma plana	○
Pata de cabra	●
Palanca de arranque	○
Estárter automático	●
Freno de mano	●

## ...más información

[www.suzukicycles.com](http://www.suzukicycles.com)



Tan sólo ganando la prueba de capacidad de cofre, con su inmenso baúl bajo el asiento, el Burgman 125 demuestra lo que ya sabíamos: que es uno de los mejores scooter nunca fabricados.

Después de algunos años probando todo tipo de motos hay veces que tras los primeros metros ya sabes cuándo un modelo está bien hecho de verdad, con «todas las letras». Desde el primer momento el Burgman era uno de mis favoritos, aunque no el único, y sabía que si no ganaba tenía el podio asegurado.

En cierta forma me gusta que lo haya hecho sin más victorias parciales que la de la enorme capacidad de su hueco bajo el asiento -un espacio en el que casi se podría meter un contorsionista-, pues reafirma la teoría de que los mejores vehículos son aquéllos que, sin ser los mejores en nada, lo hacen todo bien... O muy bien, porque el Burgman ha hecho segundo en aspectos tan importantes como el equipamiento y el acabado, o tercero en las dos mediciones más cortas de aceleración, con o sin pasajero, la más habitual entre semáforo y semáforo. Su velocidad máxima ha sido la quinta mejor, demostrando que las largas distancias también están fácilmente a su alcance.

Pero no hay que olvidarse en el Burgman de su gran comodidad, de su buena protección aerodinámica o de su espacioso espacio para los dos ocupantes... y mucho menos de algo tan esencial en mi opinión como es el excelente tacto y precisión de todos y cada uno de sus mandos.

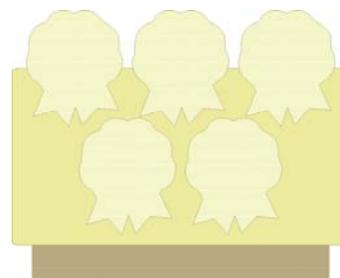
Es largo y pesado, pero se maneja con una soltura envidiable y mantiene las virtudes antes nombradas. Frena bien y disfruta de detalles de equipamiento tan útiles como el freno de mano -muy fácil de accionar-, pero de faltas como la del necesario cuentakilómetros parcial. Nuestro ganador es, además, un scooter moderno y atractivo... y ni siquiera está entre los tres más caros.

Equilibrio general

**El ganador absoluto del MASTER Scooter 125 2003** consigue el título gracias a su equilibrio general



**BRIDGESTONE**



## ficha técnica

Motor	Monocilíndrico 4T
Cilindrada	124 cc
Refrigeración	Aire forzado
Freno delantero	Disco de 180 mm
Freno trasero	Tambor de 110 mm
Rueda delantera	110/70-12"
Rueda trasera	100/90-10"
Longitud total	1.885 mm
Altura asiento	765 mm
Dep. gasolina	7,2 l

## prestaciones

Aceleración corta	6"17
Aceleración larga	11"39
Velocidad km/h	95,3 km/h
Consumo MASTER	5,5 l/100 km

## precio

1.899 euros

## equipamiento

	SÍ <input checked="" type="radio"/>	NO <input type="radio"/>
Reloj horario	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cuentavueltas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Indicador nivel combustible	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cuentakilómetros parcial	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Termómetro refrigerante	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Otros indicadores	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hueco de casco	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Luz hueco casco	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Otras guanteras	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Portaequipajes trasero	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plataforma plana	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pata de cabra	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Palanca de arranque	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Estárter automático	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Freno de mano	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## ...más información

[www.yamaha-motor-europe.com](http://www.yamaha-motor-europe.com)

Sus dimensiones generales y la clásica estética delatan la veteranía de este modelo. El motor refrigerado por aire consume poco, pero sus prestaciones son discretas. Excelente el hueco para el casco, forrado en su interior.

El Cygnus de Yamaha es el modelo más veterano de esta comparativa, y junto con el Movie de KYMCO, único representante de una generación anterior de scooter en la que la aportación de un motor 125 4T era suficiente argumento de ventas para ofrecer un producto superior en prestaciones al de los 50 cc, pero cuyo equipamiento quedaba en segundo plano.

Esto es precisamente lo que le sucede al viejo conocido Cygnus, que a pesar de la remodelación de la que disfrutó hace unos años -incorporación de freno de disco y llanta delantera de mayor diámetro-, deja claro el paso de los años tanto en estética como en el global del conjunto.

Sus dimensiones son bastante inferiores de la media, lo que redundará en un scooter diseñado para los más bajitos, pero que le perjudicará en comodidad general, sobre todo con cosas a bordo, a pesar de contar con una buena posición de pilotaje. La capacidad de carga es un punto a su favor, con plataforma plana, guarda y sobre todo, un buen hueco para el casco acolchado en su interior, y tan sólo superado por modelos de mucho mayor empaque y precio. La parte ciclo es bastante sencilla, y tanto freno como suspensiones cumplen sin más, aunque el tacto del disco delantero es muy bueno.

El Cygnus es el único Yamaha de esta comparativa equipado con un motor de aire frío,

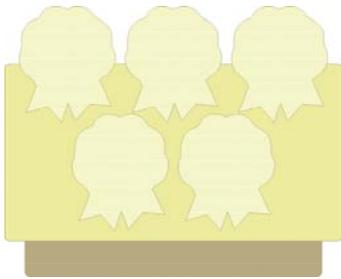
y sus prestaciones no son el punto fuerte aunque sí registró unos consumos muy ajustados. Esto, unido a un precio final bastante contenido para tratarse de un Yamaha, lo convierte en una opción interesante de compra para aquellos que buscan un scooter económico, fiable, ciudadano, pero sin demasiadas pretensiones tecnológicas.

↑ Agilidad



**Pequeño, ágil y económico.** Así es el Cygnus, un scooter para los que buscan ante todo utilidad

# Yamaha Majesty 125



## ficha técnica

Motor	Monocilíndrico 4T
Cilindrada	124,1 cc
Refrigeración	Líquida
Freno delantero	Disco de 220 mm
Freno trasero	Disco de 190 mm
Rueda delantera	120/70-12"
Rueda trasera	130/70-12"
Longitud total	2.030 mm
Altura asiento	780 mm
Dep. gasolina	10,5 l

## prestaciones

Aceleración corta	6"21
Aceleración larga	11"84
Velocidad km/h	107,8 km/h
Consumo MASTER	5,3 l/100 km

## precio

3.099 euros (oferta 2.699 euros)

## equipamiento

SI ● NO ○

Reloj horario	●
Cuentavueeltas	○
Indicador nivel combustible	●
Cuentakilómetros parcial	●
Termómetro refrigerante	●
Otros indicadores	○
Hueco de casco	●
Luz hueco casco	○
Otras guanteras	●
Portaequipajes trasero	○
Plataforma plana	○
Pata de cabra	●
Palanca de arranque	○
Estárter automático	●
Freno de mano	○

## ...más información

[www.yamaha-motor-europe.com](http://www.yamaha-motor-europe.com)



El Majesty es otra prueba de que un modelo equilibrado siempre es una garantía de éxito. Sin grandes aspavientos ha sabido colocarse en el podio junto a modelos mucho más modernos.

Que el Majesty era un scooter muy bueno no es una sorpresa para nadie, pues ya lleva tiempo demostrándolo comparativa tras comparativa. Pero había que ver cómo reaccionaba ante una competencia tan dura como nutrida. La conclusión es que ha pasado la prueba, no con nota, sino con sobresaliente, porque sólo dos scooter tan modernos como el Burgman y el Elystar han podido con el «veterano» Yamaha.

Con unas líneas inconfundibles y atractivas, el Majesty ofrece un puesto de conducción espacioso aunque algo extraño para las piernas. El espacio bajo el asiento es de los más amplios, albergando con comodidad dos cascos, pero dado que no dispone ni de plataforma plana ni de parrilla trasera, no le hubiese ido nada mal una segunda guantera de la que también carece.

Lo que enamora del Majesty es su facilidad para rodar a un ritmo importante con toda facilidad y total sensación de seguridad. Su kilométrica distancia entre ejes no lo hace torpe, algo que se aprecia en los buenos registros obtenidos en ambos eslabon, mejores que el de muchos modelos más compactos. La solidez de pisada de la rueda delantera y la fidelidad con que sigue la trazada escogida son algunas de las virtudes que derivan de un bastidor bien construido.

El motor, siendo el mismo que el montado por otros modelos de la marca, muestra en el

Majesty su mejor cara, con una entrega de potencia suave pero consistente y un nivel de vibraciones controlado. Sorprende positivamente la eficacia de sus sistema de frenos convencional, de tanto mordiente como tacto y dosificación, lo que le permite conseguir muy buenas cifras en ese apartado.

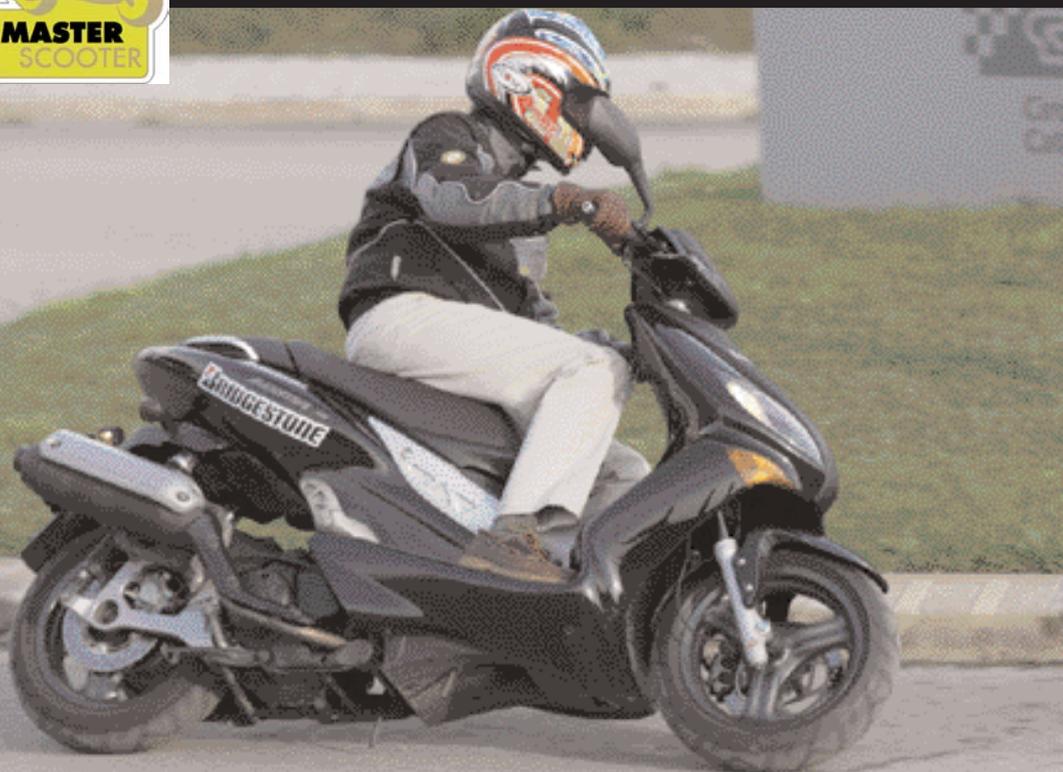
- ▲ Comportamiento
- ▼ Protección aerodinámica



El podio del Majesty no nos ha sorprendido, pues **siempre ha destacado** como uno de los mejores 125



# Yamaha Maxster 125



» Frenada individual » Frenada con pasajero  
» Consumo

## ficha técnica

Motor	Monocilíndrico 4T
Cilindrada	124,1 cc
Refrigeración	Líquida
Freno delantero	Disco de 245 mm
Freno trasero	Disco de 220 mm
Rueda delantera	130/60-13"
Rueda trasera	140/60-13"
Longitud total	1.917 mm
Altura asiento	824 mm
Dep. gasolina	7,5 l

## prestaciones

Aceleración corta	6"35
Aceleración larga	11"2
Velocidad km/h	99,5 km/h
Consumo MASTER	4,2 l/100 km

## precio

2.499 euros (oferta)

## equipamiento

	SÍ <input type="radio"/>	NO <input type="radio"/>
Reloj horario	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cuentavueltas	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Indicador nivel combustible	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Cuentakilómetros parcial	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Termómetro refrigerante	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Otros indicadores	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Huevo de casco	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Luz huevo casco	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Otras guanteras	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Portaequipajes trasero	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Plataforma plana	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Pata de cabra	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Palanca de arranque	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Estárter automático	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Freno de mano	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

## ...más información

[www.yamaha-motor-europe.com](http://www.yamaha-motor-europe.com)



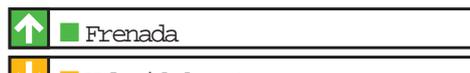
Agresiva estética, frenada de «Superbike», chasis de aluminio...pero también un scooter poco cómodo y con escasa capacidad de carga. El Maxster emana personalidad.

Dentro de la amplia gama de scooter 125 4T ofrecida por Yamaha, el Maxster ocupa el papel de deportivo, carácter que se confirma con su agresiva estética, las cualidades de su parte ciclo, la posición de conducción... pero no con las prestaciones de su motor. Es una extraña incógnita, pero a pesar de estar dotado con el mismo propulsor que el Majesty y el Teo's, que siempre han brillado por su rendimiento, los Maxster nunca nos han corrido como aquéllos, y la unidad de la que dispusimos en el Circuit de Catalunya no fue una excepción, quedando muy retrasado en las mediciones de velocidad máxima.

Esto, unido a que su enfoque no es precisamente el más ciudadano y práctico del lote, es lo que ha colocado en una posición desfavorable de la clasificación final al Maxster. Una autentica lástima, porque la parte ciclo de este scooter es realmente espectacular y efectiva. Sin contar con el sofisticado sistema del Peugeot Elystar, el Yamaha Maxster no ha tenido rival en las frenadas «normales», gracias a la calidad y diámetro de sus discos. El chasis combinado de fundición de aluminio y tubo de acero es tan rígido como noble, y rodando a ritmo en zonas viradas es un gran scooter, y nos dejó constancia de ello en los eslalon rápidos sobre todo.

Todas unas cualidades deportivas que quizá tampoco sean un aspecto determinante para el

comprador «tipo» de un scooter de esta cilindrada y categoría. Y es que en el MASTER contaban también aspectos como la comodidad y practicidad, y aquí sí que «pincha» nuestro protagonista. Con su duro y alto asiento, el prominente puente central y el escaso espacio para los pies, el Maxster no es desde luego el mejor ciudadano.



**Un gran deportivo,** con la frenada y el comportamiento como puntos fuertes. Falta nervio en su motor



# BRIDGESTONE

Neumáticos para scooter

## TH01, el primer radial

Bridgestone presenta el primer neumático radial para scooter: el Battlax TH01 mejora las prestaciones de los neumáticos convencionales en prácticamente cualquier circunstancia, desde los paseos por ciudad hasta viajes de larga distancia. Una nueva era empieza para los scooter dotados de motores de altas prestaciones. Las medidas disponibles son 120/70-15 para el delantero y 160/60-14 para el trasero

### ESTRUCTURA

Una construcción radial permite conseguir una alta estabilidad dimensional, aportando con ello un comportamiento seguro, buen confort y máximas prestaciones en la conducción.

### COMPUESTO DE GOMA

El neumático delantero utiliza un compuesto más blando para asegurar la frenada y la dirección, mientras que el trasero emplea un compuesto más rico en sílice capaz de conseguir un gran rendimiento kilométrico, manteniendo un excelente agarre en condiciones de lluvia.

## Una gama muy completa

### TW2, TW3, TW37, TW38

Neumáticos trail para los scooter de uso mixto.

### M29

Neumático de motocross para las minimotos de cross.

### MOLAS

#### ML24, ML12, ML17, ML16

Neumáticos de uso urbano. Economía y confort.

### HOOP B01

Neumático deportivo en medidas pequeñas.

### ML-50

Neumático de concepción urbana con especial énfasis en el agarre en mojado y prestaciones excepcionales en confort, manejabilidad, estabilidad y agarre.



### HOOP B03/B02

Para conducción deportiva y máximo confort. Montados de origen en el BMW C-1, Honda Foresight 250, Suzuki Burgman entre otros. Este modelo se caracteriza por tener una gran área de contacto con el suelo para proporcionar un alto agarre.



### BATTLAX BT39SS MINI

Neumático concebido exclusivamente para las copas y campeonatos de scooter, con tres compuestos: 2 de seco (YCX blando e YCY duro) y un compuesto de lluvia (YEK).



BRIDGESTONE