



PEUGEOT e-Vivacity

PREGI ● Maneggevolezza e Autonomia

DIFETTI ● Dimensioni per i più alti

PREZZO € 3.800

PROVA NOVITÀ

IL LEONCINO SI RICARICA

di **Cristina Bacchetti**

Peugeot presenta e-Vivacity. Lo scooter elettrico proposto dalla Casa del leoncino nasce dal Vivacity 50 e punta a una mobilità urbana 100% eco-compatibile. Arriverà a giugno



Spedizione su abbonamento gratuito

Ricevi Moto.it Magazine »

Periodico elettronico di informazione motociclistica

PROVE

NEWS

MOTOGP

SUPERBIKE

MOTOCROSS

SPORT

**100% elettrico, 100% zen**

La filosofia di e-Vivacity è quella di vivere la città in maniera del tutto eco-compatibile: zero emissioni sonore e zero emissioni di CO₂. Il prototipo, presentato lo scorso anno, è ora un'interessante e valida alternativa al classico cinquantino, specialmente per chi si muove in città senza dover fare molti chilometri. Peugeot assicura una percorrenza di 60 chilometri a 45 km/h, e 45/50 chilometri di autonomia in ambito urbano. Le batterie Litio-Ione che equipaggiano e-Vivacity possono sopportare 1.000 cicli completi o parziali (non hanno effetto memoria) di carica. Il costo delle batterie di questo tipo, si sa, è abbastanza importante, ma Peugeot si propone di portarlo a circa 1.500 Euro nei prossimi anni. Per i primi 4 anni o 40.000 km, però, si può stare tranquilli: sono coperte da garanzia. Il pacco batterie è posizionato sotto la pedana, per realizzarlo Peugeot Scooters ha scelto la collaborazione di SAFT, un'impresa elettrochimica francese. Le batterie non sono removibili e quindi ricaricabili in separata sede, una scelta tecnica obbligata visto il peso che, seppur inferiore a quello delle batterie Nickel-Cadmio, sulla bilancia segna i 16 kg.

Motore

Il cuore di e-Vivacity è costituito da un motore elettrico

Fu con Scoot' Elec che Peugeot si affacciò al mercato dello scooter elettrico. Era il 1996 e la mobilità eco-sostenibile muoveva i primi passi tra le due ruote. Quindici anni dopo, quando il bisogno di mezzi meno inquinanti si fa sempre più sentire, arriva e-Vivacity, nato da una costola del Vivacity 50. Lo abbiamo provato nella piacevole cornice francese di Saint Tropez, tra le strade del centro, vicioletti in pavè e lungomare.



brushless a magneti permanenti raffreddato ad aria, con una coppia di 14 Nm a 6.000 giri (Vivacity 50 ha una coppia di 4 Nm a 6.000 giri) e una potenza massima di 3 kW grazie alle quali è in grado di percorrere, con partenza da fermo, 10 metri in 3"15, complici anche i 115 kg di peso. Il propulsore è alimentato da due batterie a sei celle e due caricabatterie integrati da 250W/5 A, che trasformano la corrente prodotta in corrente trifase per mezzo del controllore motore. Le batterie sono dotate di un sistema di gestione elettronica che monitora le ricariche. Il modulo diagnostico inibisce uno o più caricabatterie e procede alla disattivazione del circuito in caso vengano rilevate anomalie quali abbassamento della tensione o notevoli innalzamenti di temperatura.

Estetica

e-Vivacity mantiene le stesse caratteristiche estetiche di Vivacity 50 e la compattezza delle batterie Litio-Ione permette di sfruttare 35 litri di carico utile, che si traducono in un casco integrale nel sottosella ed un piccolo jet nel bauletto Jet'In, situato nella parte anteriore dello scudo. Rispetto al fratellino con motore a scoppio notiamo la calandra e il bordo faro cromati e, per la colorazione

bianca, la sella a contrasto blu elettrico che fa pendant coi cerchi lavorati in alluminio. La griglia a nido d'ape tra i due fari posteriori favorisce il raffreddamento del controllore motore. Il cavo per la ricarica, estensibile sino a 2 metri, si trova sotto la sella. C'è anche la presa da 12V, per ricaricare il cellulare o l'MP3.

La nostra prova. Stacciamo la spina!

Una volta scollegato il cavo dalla presa (per ricaricare e-Vivacity serve una semplice presa domestica da 220V), basta girare la chiave per avere tutto sotto controllo: sul display



Spedizione su abbonamento gratuito

Ricevi Moto.it Magazine »

Periodico elettronica di informazione motociclistica

PROVE

NEWS

MOTOGP

SUPERBIKE

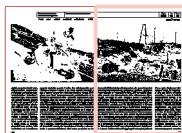
MOTOCROSS

SPORT



digitale compagno tachimetro, contachilometri, temperatura, orologio e un grafico a barre colorate che indica il livello di carica della batteria. Subito sotto si può tenere d'occhio il numero di chilometri percorribili. Il display segna 60 km di autonomia, 100% di carica, c'è tutto il tempo per una bella prova. Il tasto MODE, tenuto premuto un paio di secondi, imposta e-Vivacity in modalità normale, per un'andatura di massimo 45 km/h, quella con cui iniziamo la nostra prova. Le modalità disponibili sono quattro, tutte ben indicate sul cruscotto con

apposito simbolino quando inserite. Una volta impostata quella preferita e-Vivacity è pronto al via, basta girare la manopola del gas e lasciarsi sorprendere dalla sua silenziosa ripresa. Ci dirigiamo verso Saint Tropez percorrendo pochi chilometri di lungomare; la sensazione in sella è piacevole nonostante le ridotte dimensioni, forse non proprio ospitali per i più alti (la sella dista solo 786 mm da terra), ma ancor più piacevole è il poter viaggiare senza emettere praticamente alcun rumore. E' entrando in ambito urbano che si possono meglio apprezzare le doti di e-Vivacity: l'interasse di 1.368mm lo fa sgattaiolare agilmente tra le auto e non è da trascurare il vantaggio di avere accesso alle aree pedonali o a traffico limitato. Per districarsi tra le lunghe colonne di auto che ormai attanagliano le nostre città è consigliabile inserire, sempre premendo il tasto MODE, la modalità economica in modo da limitare la velocità a 25 km/h e preservare la carica della batteria. Per le manovre a bassa velocità o per muoversi in aree pedonali c'è la modalità marcia, che fa procedere e-Vivacity a massimo 6 km/h. In questo ambito torna utile l'avviso per pedoni: un lieve



clacson da 70 decibel che evita di prendere alla sprovvista pedoni o ciclisti sopraggiungendo alle loro spalle di soppiatto, col motore che emette solo un impercettibile sibilo. L'ultima modalità disponibile prevede una retromarcia che aiuta nelle manovre di parcheggio. Non che se ne senta il bisogno in quanto la sella bassa, il peso ridotto e i 68 cm di ingombro in larghezza sono già di per sé un bell'aiuto. L'impianto frenante si avvale di un disco da 200 mm all'anteriore e un tamburo da 110 mm al posteriore; la frenata è ben modulabile ed efficace. In fase di decelerazione l'energia cinetica viene trasformata in energia elettrica e va a ricaricare la batteria, seppur in percentuale decisamente minima: si ha un recupero che va dal 3 al 5%. Altro asso nella manica del piccolo elettrico sono le sospensioni: hanno sofferto poco e solo quando messe a dura prova dal perfido pavè del centro. Una volta rientrati il livello di carica di e-Vivacity è ancora di 30 chilometri percorribili e, sarà per la particolarità di viaggiare su un mezzo così silenzioso, sarà per l'aria simpatica che ha o per gli splendidi scorci visitati in sella al piccolo elettrico altrimenti raggiungibili solo a piedi, fatto sta

che un certo dispiacere nel lasciarlo c'è stato. Per riprendersi dalle sue fatiche e-Vivacity necessita, in caso di batteria completamente scarica, di un tempo di ricarica di 5 ore se dotato di doppio caricatori e 8 ore per il modello con un solo caricatori che però non sarà importato in Italia. Durante la fase di ricarica il grafico a barre indica, lampeggiando, lo stato della batteria; a lampeggio terminato la batteria è completamente carica. In fase di ricarica, ovviamente, è impossibile avviare il motore. Le colorazioni proposte sono due:





Spedizione su abbonamento gratuito
Ricevi Moto.it Magazine »

Periodico elettronico di informazione motociclistica

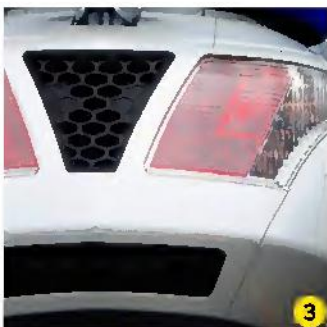
PROVE	NEWS	MOTOGP	SUPERBIKE	MOTOCROSS	SPORT
-------	------	--------	-----------	-----------	-------



1



2



3

1 Sul display digitale compare un grafico a barre che indica il livello di carica della batteria.

2 Il cuore di e-Vivacity è costituito da un motore elettrico brushless a magneti permanenti raffreddato ad aria.

3 La griglia a nido d'ape tra i due fari posteriori favorisce il raffreddamento del controllore motore.

Polar White con sella e cerchi blu e Midnight Blue.

E-Vivacity sarà disponibile da giugno e costerà, salvo incentivi per ora previsti solo in Lombardia, 3.800 Euro f.c. con garanzia di due anni, nella versione con doppio caricatore e quindi a ricarica veloce, l'unica importata in Italia. Un prezzo impegnativo ma in linea con le qualità del prodotto, le garanzie e le finiture proposte. Se poi pensiamo che "un pieno di energia" costa 0,25 Euro che si traducono in 0,40 Euro per 100 km, il margine di ammortamento dei costi è ampio. Certo non sarebbe male, oltre agli eco-incentivi, promuovere l'utilizzo dei motori elettrici anche installando nelle città un maggior numero di colonnine gratuite per la ricarica, ad oggi presenti solo in poche decine di unità. **SM**



“ La filosofia di e-Vivacity è quella di vivere la città in maniera del tutto eco-compatibile: zero emissioni sonore e zero emissioni di CO2 ”





13 Aprile Anno Numero
2011 01 12

»»» **Prove**

