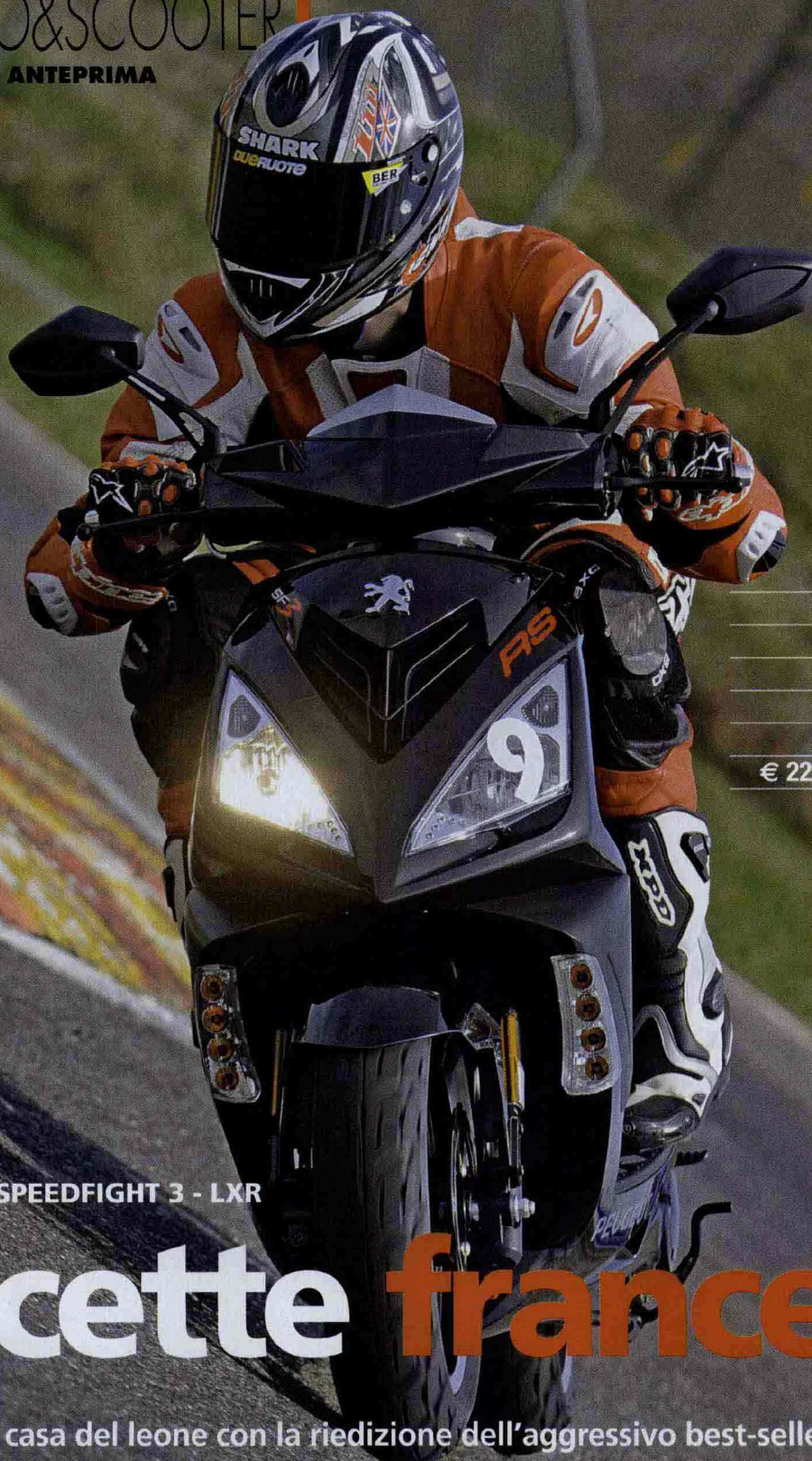


MOTO&SCOOTER

ANTEPRIMA



Speedfight 3

49,9 cc

Potenza nd

1 cilindro orizz.

Euro 3

€ 2080 (aria)

€ 2230 (liquido) c.i.m.

PEUGEOT SPEEDFIGHT 3 - LXR

Ricette francesi

Ritorna la casa del leone con la riedizione dell'aggressivo best-seller di 50 cc e con un accattivante ruote alte, offerto in due cilindrate e ideale per la città

di Nicola Andreotto e Marco Borzacchiello



DATI TECNICI DICHIARATI

SPEEDFIGHT 3

Motore: 1 cilindro orizzontale a due tempi
 Raffreddamento: liquido (aria)
 Alesaggioxcorsa (mm): nd
 Cilindrata (cc): 49,9
 Rapporto di compressione: nd
 Alimentazione: carburatore
 Lubrificazione: miscelatore
 Serbatoio (litri/riserva): 8/nd
 Trasmissione: variatore centrifugo automatico
 Frizione: automatica centrifuga
 Telaio: traliccio
 Materiale: acciaio
 Sospensione ant./regolazioni: forcella da 32 mm-nessuna
 Sospensione post./regolazioni: monoammortizzatore-nessuna
 Escursione ruota ant/post: nd
 Pneumatico ant/post: 130/60-16 - 130/60-16
 Freno anteriore: disco da 215 mm
 Freno posteriore: tamburo da 110 mm
 Lunghezza: 1895 mm
 Altezza sella: 800 mm
 Interasse: 1257 mm
 Peso a secco: 97 kg
 Potenza max/giri: nd
 Coppia max/giri: nd

Quest'estate la Peugeot offre a tutti i giovani due ottime ragioni per non farsi bocciare. La prima si chiama Speedfight 3, uno dei «cinquantini» più amati dai **giovanissimi**, l'altra è l'LXR, uno di quei ruote alte tanto in voga in città e che piacciono sia ai figli sia ai genitori.

Puntano entrambi al primato di categoria, ma se lo Speedfight dovrà vedersela con il fratello Jet Force, il Piaggio NRG, il Malaguti Phantom e l'Aprilia SR, ancor più blasonati i rivali andrà a stuzzicare l'LXR: si parla di sua maestà Honda SH, il Suzuki Sixteen e il Kymco People.

PICCOLO E CATTIVO

Dopo 12 anni, lo Speedfight è stato completamente rinnovato e basta un'occhiata per accorgersene. È infatti sparita la sospensione anteriore mono-braccio e al suo posto c'è una forcella upside-down con canne di ben 32 mm. All'avantreno



Completa la strumentazione e lunga la lista degli accessori, come il mini hi-fi MP3 che si alimenta con la presa 12V nel sottosella. Sotto, la pinza ad attacco radiale

spiccano anche il freno a disco a «margherita» e la pinza ad attacco radiale, un segno distintivo tra i «cinquantini».

Lo stile «**race-oriented**» è evidente ma sono curate anche le finiture, come dimostra la cura negli accoppiamenti delle plastiche. Lo Speedfight è in vendita a un prezzo competitivo per la versione raffreddata ad aria; quella ad acqua costa 250 euro in più, ma offre il freno a disco posteriore e un diverso ammortizzatore con serbatoio separato. Grigio, rosso o blu i **colori**, e presto anche la versione «black» che vedete in queste foto.



Abbigliamento utilizzato
 Casco Shark RSR 2,
 tuta AXO Razor, guanti
 Alpinestars GP-Pro, stivali XPD

MOTO&SCOOTER PEUGEOT SPEEDFIGHT 3 - LXR

La pinza posteriore dell'LXR è del tipo flottante a singolo pistoncino. Il vano sottosella, limitato inferiormente dalle ruote di grande diametro, accoglie un casco jet e nulla di più



Le ruote grandi danno **sicurezza**

IN PISTA CON LO SPEEDFIGHT

Può sembrare azzardato portare in circuito un 50 codice e invece in un tortuosissimo kartodromo con lo Speedfight 3 ci siamo divertiti un sacco.

Il **due tempi** Peugeot è brillante - specie nella versione a liquido - e la nuova ciclistica, con un interasse più lungo di 30 mm, è solida quasi quanto quella di una moto vera. Merito anche dell'aumento del diametro

delle ruote (da 12" a 13") e della nuova forcella. Noto della potenza frenante dell'impianto Shuricane, anche se al retrotreno ha convinto maggiormente l'abbinamento **freno** a disca - ammortizzatore Carsa che equipaggia la versione a liquido.

Il serbatoio da 8 litri sotto la pedana ha effetti benefici sia sulla guida sia sulla capacità del vano **sottosella**, ora in grado di ospitare un casco integrale.

DUE MOTORI PER LE RUOTE ALTE

A differenza dello Speedfight3, all'LXR non piacciono le tinte forti e le grafiche da race-replica. Predilige la sobrietà delle colorazioni **monocromatiche** (bianca, blu o grigia) e la praticità di una pedana piatta e una sella ben sagomata che, posta a 795 mm da terra, si adatta a tutte le taglie.

Per l'LXR le motorizzazioni sono due: un 125 cc, alimentato a carburatore e accreditato di 13 CV, e un 200 cc a iniezione capace di 16 CV, meno pigro allo spunto e nel complesso più efficace soprattutto nei tratti extraurbani.

LXR risulta preciso e stabile anche sul veloce, merito delle ruote di ampio diametro e delle sospensioni efficienti, la cui taratura rigida riduce però il **comfort** del pilota quando l'asfalto è sconnesso. Agile e compatto, con una ridotta sezione frontale, l'LXR sfodera un comportamento stradale sicuro e un prezzo concorrenziale: 2850 euro (c.i.m.) per il 125, 3100 euro per il 200 cc. ●●



Semplice ma chiara la strumentazione: funzionali le pedane a scomparsa del passeggero e il portapacchi