



Largo allo. spazio

GRANDE CAPACITÀ DI CARICO E DIMENSIONI CONTENUTE:
DUE QUALITÀ DIFFICILI DA ABBINARE, MA CHE
COESISTONO NEL NUOVO PEUGEOT. PRESTAZIONI E
FINITURE SONO MODESTE, MA IL PREZZO È INVITANTE

Lisbona (Portogallo) - Non è un caso che gran parte degli scooter cittadini montino un voluminoso bauletto supplementare. La causa? La capienza dei vani sottosella è in costante diminuzione, vista l'esigenza di contenere le dimensioni generali di veicoli che devono essere prima di tutto pratici nel traffico urbano. La nuova proposta di Peugeot offre una soluzione convincente: **uno scooter dalle dimensioni contenute, dotato di un ulteriore vano di carico nello scudo anteriore**, che si aggiunge a quello classico posto sotto la sella, per un totale di 35 litri di capacità. Il primo può ospitare un casco demi-jet, il secondo un integrale.

ALLEANZE STRATEGICHE

Dopo aver debuttato all'inizio dell'anno scorso nella cilindrata minima, il Vivacity arriva con il motore di 125 cm³ realizzato dalla cinese Quinji, e già installato sul Sum-Up, un altro scooter della vasta gamma Peugeot, composta da oltre venti modelli. Prosegue, quindi, la strategia aziendale di intraprendere strette collaborazioni con altre aziende del settore per la realizzazione di interi veicoli o per la fornitura di parte di essi. Azien-

de come Piaggio, che fornisce i motori di maggior cubatura, e Sym, a cui è demandata la realizzazione dell'intera piattaforma del Tweet. A differenza di quest'ultimo, progettato da Sym e "vestito" da Peugeot, il Vivacity è ideato da Peugeot ma costruito in Cina. Bruno Muller, direttore generale di Peugeot Motorcycles, ha chiarito che "le partnership con gli altri produttori sono essenziali per offrire una gamma di veicoli quanto più completa possibile, a costi ragionevoli. Proprio come avviene da molti anni nel mondo delle auto".

SOLO IN VERSIONE 125 CM³

Nella gamma francese mancava uno scooter d'ingresso a ruote basse, dal design adulto, da inserire in un segmento che vale il 15% del venduto in Europa. Le caratteristiche del Vivaci-

ty e il suo look maturo lo rendono un buon interprete di questo genere di veicoli. **Non è prevista una versione di 150 cm³, perché questo non è uno scooter specificamente dedicato alle necessità del nostro mercato**, tra i pochi a prevedere la cilindrata 150 per l'accesso alle autostrade. Se le finiture e la componentistica tradiscono la derivazione economica del Vivacity 125, la dotazione di serie annovera la presa 12V nel vano sottosella, la strumentazione analogico/digitale è completa e la stampella laterale utile nelle brevi soste. L'apertura della sella si ottiene ruotando la chiave nella serratura principale, mentre per accedere al vano anteriore (privo di serratura) è sufficiente premere il pulsante di sblocco posto sulla parte superiore dello scudo. La posizione piuttosto nascosta del tasto rende diffici-

Le partnership con gli altri produttori sono essenziali per offrire una gamma di veicoli completa a costi ragionevoli


VIVACITY 125
 € 2.110

MOTORE&TRASMISSIONE

TIPO monocilindrico, 4T
ALESAGGIO E CORSA 52,4 x 57,8 mm
CILINDRATA 124,467 cm³
DISTRIBUZIONE monoalbero a camme in testa, 2 valvole
POTENZA MASSIMA 8,3 CV (6,1 kW)
REGIME 7500 giri/min
COPPIA MASSIMA 7,6 Nm (0,7 kgm)
REGIME 6000 giri/min
RAFFREDDAMENTO ad aria
ALIMENTAZIONE a carburatore
LUBRIFICAZIONE a carter umido
CAMBIO variatore continuo di velocità
FRIZIONE automatica centrifuga a secco

CICLISTICA&DIMENSIONI

TELAIO monoculla in tubi d'acciaio
SOSPENSIONE ANT. forcella telescopica con steli di 32 mm Ø; corsa n.d.
SOSPENSIONE POST. motore con funzione oscillante e doppio ammortizzatore; corsa n.d.
FRENI anteriore a disco di 220 mm Ø; posteriore a tamburo di 130 mm Ø
RUOTE cerchi 12"x3,00" anteriore e 12"x3,50" posteriore. Pneumatici 120/70-12 anteriore; 120/70-12 posteriore
INTERASSE 1.388 mm
ALTEZZA SELLA 790 mm
PESO A SECCO 118 kg
CAPACITÀ SERBATOIO 7,5 litri



la larghezza degli specchi retrovisori, che però concedono un'ottima visuale. Sullo sconnesso la taratura piuttosto rigida degli ammortizzatori provoca qualche contraccolpo, diminuendo il comfort di marcia e mandando in risonanza le plastiche dello scudo. In compenso la stabilità ad andature più sostenute e la tenuta di strada in curva sono rimarchevoli. Volendo si può adottare una guida brillante, anche se la luce a terra in curva non è elevata, come non lo è la capacità decelerante del freno anteriore, a cui manca un po' di mordente.

MANCA UN PO' DI VERVE

Il monocilindrico a quattro tempi con raffreddamento ad aria e distribuzione a due valvole offre prestazioni più che sufficienti per l'utilizzo cittadino, anche grazie ad alcune modifiche rispetto all'unità da cui deriva. È nuova la cinghia di trasmissione, con un'inedita puleggia che dovrebbe garantire un innesto più dolce e progressivo; inediti il filtro dell'aria e il terminale di scarico. È stato infine aggiunto un sistema di riscaldamento del carburante per facilitare le partenze a freddo. In effetti il

Vivacity è lesto all'avviamento, e dispone di un discreto scatto da fermo, importante negli "stop-and-go", e agevolato anche dal corretto funzionamento della trasmissione. La potenza disponibile è sufficiente per raggiungere - con una certa fatica - i 90 km/h tachimetrici: una prestazione meno brillante della concorrenza. E a sensazione inferiori a quelle dell'altro scooter d'ingresso di Peugeot, il ruote alte Tweet, migliore per caratteristiche di guida, qualità costruttiva e prezzo d'acquisto, più conveniente.

le (ma non impossibile) agire su di esso una volta inserito il bloccasterzo. Il sistema, semplice e tutto sommato in linea con l'estrazione dello scooter, è però migliorabile per praticità.

ONESTO CITTADINO

Le vie di Lisbona hanno accolto la presentazione Peugeot per la stampa, con percorsi ricchi di saliscendi e di emozionanti scorci panoramici, ma anche con tanto traffico lungo le arterie che uniscono il centro alla periferia. Si tratta di condizioni ideali per saggiare le doti dinamiche del nuovo scooter francese. Il Vivacity 125 si è rivelato molto a suo

agio nel contesto cittadino, dove si propone come veicolo pratico ed economico. Le dimensioni compatte non compromettono l'abitabilità, rimarchevole per le gambe, che dispongono del giusto spazio dietro lo scudo. La sella, con doppie cuciture a vista, è comoda, con il piano di seduta piuttosto basso, a vantaggio del controllo del veicolo da fermo. L'esigua distanza tra sella e pedana, però, costringe a una posizione leggermente contratta. In movimento la maneggevolezza è solo discreta, forse a causa della notevole impronta a terra dei pneumatici. Nel traffico l'unica accortezza richiesta è relativa al-



Il Vivacity è uno scooter dalle buone attitudini cittadine, adatto per muoversi nel traffico con semplicità e a costi contenuti