



Black Magic

Cambio d'abito per Geopolis e Satelis, che si vestono di nero e si ammantano di un'inedita aura sportiva. Le modifiche, quasi tutte estetiche, configurano un mix sport-chic

di Anna Pozzi - foto A. Cervetti

Novi Ligure (AL) - Il nero va sempre di moda, è una certezza. Forse questa considerazione avrà avuto un peso nella scelta della Peugeot di estendere la versione RS - vista in anteprima ai saloni autunnali sul ruote alte Geopolis - a ben sette cilindratae declinate su due diverse gamme. Geopolis e Satelis, la parte "alta" della produzione scooteristica della Casa, arrivano ora nelle concessionarie in quest'inedita versione, caratterizzata da livrea tutta nera, nuova denominazione (GeoRS e SatRS) e inediti dettagli di connotazione sportiva. Un'operazione puramente estetica (se si eccettua

la nuova motorizzazione 125), che però nel caso del Satelis ottiene il risultato di un cambio di connotati: il nero e quella manciata di dettagli sportivi bastano a "incattivire" le linee serieose dello scooterone francese, che si candida ad appetire a un pubblico più ampio di quello attuale. Discorso analogo per il GeoRS, in questa nuova veste ancor più adatto a un target giovane e attento all'estetica. La gamma RS sarà disponibile solo nell'allestimento Premium; i prezzi partono dai 3.810 euro del modello più economico (GeoRS 125), per arrivare ai 5.960 euro del top di gamma SatRS 500.



GeoRS: giovane dark

Con la versione RS il Geopolis si veste di nero in tutte le sue cilindrate, da 125 a 400, e si presenta pressoché immutato dal punto di vista tecnico. La novità è rappresentata dalla motorizzazione di 125 cm³, sviluppata internamente sulla base di quella precedente, e rivista, tra le altre cose, nella taratura dell'iniezione e nella trasmissione finale. Altra innovazione è il nuovo pulsante anti-avviamento presente sulla stampella laterale, che ora permette di far girare il motore a stampella estesa (per poterlo scaldare). Sul solo GeoRS 400 troviamo anche il sistema DSL - Dual Swinging Linkage, un brevetto Peugeot di collegamento del motore al telaio che serve per smorzare le vibrazioni, a vantaggio del comfort. Sul GeoRS (in tutte le cilindrate) non è possibile montare l'ABS, volutamente messo "al bando" dalla Casa con l'intento di soddisfare le esigenze dei clienti più sportivi, posto che questi mal digeriscano il dispositivo; l'impianto frenante guadagna pinze freno rosse, che ben si sposano con i cerchi ruota a razze nere con spalla lucidata e con i foderi della forcella dipinti di nero. Cambia parzialmente aspetto la vista frontale, grazie al cupolino Sport (caratterizzato da profilo basso e plexiglas fumé) e agli spigolosi specchietti della stessa linea. Il pilota guadagna una bella sella con inserto in Alcantara, impunture rosse e leoncino Peugeot impresso nella seduta; il rosso lo si ritrova nei due loghi RS, posti sullo scudo anteriore e sulle fiancate.

Maneggevole e "piantato" a terra

In sella al GeoRS si apprezza l'abitabilità, grazie a una sella ampia e ben sagomata nella porzione anteriore e allo spazio concesso ai piedi sulla pedana. Il motore - nelle cilindrate 125 e 250, da noi provate - offre risposta pronta e briosa, permettendo uno stile di guida "sportiveggiante", anche grazie all'estrema maneggevolezza. La ciclistica è il fiore all'occhiello: il baricentro basso (il serbatoio del carburante è sotto al tunnel centrale) fa sentire stabili in curva, la forcella risponde bene alle sollecitazioni e non "affonda" in frenata, e al pilota resta solo l'onere di disegnare traiettorie a piacimento.



I DETTAGLI CONTANO La "rivoluzione" RS sta tutta nei dettagli. Nelle foto in basso, da sinistra, la pinza freno verniciata di rosso, abbinata a cerchi ruota a razze nere e spalla lavorata; anche i foderi della forcella guadagnano la tinta nera. La nuova sella con inserto in Alcantara è molto confortevole oltre che piacevole a vedersi; il terminale di scarico Black Racing è di serie solo sulla cilindrata 125. Il GeoRS è disponibile nelle cilindrate 125, 250 e 400 al prezzo di 3.810, 4.260 e 5.160 euro chiavi in mano.

I dati dichiarati (125)

3.810 €

(chiavi in mano)

MOTORE & TRASMISSIONE

MOTORE monocilindrico a 4T
RAFFREDDAMENTO a liquido
DISTRIBUZIONE monoalbero
VALVOLE 4
ALESAGGIO X CORSA 57 x 48,9 mm
CILINDRATA 124,8 cm³
RAPP. DI COMPR. n.d.
POTENZA MAX 11 kW (15 CV)
REGIME 9750 giri/min
COPPIA MAX 11,8 Nm (1,20 kgm)
REGIME 7750 giri/min
ALIMENTAZIONE a iniezione elettronica
ACCENSIONE elettronica digitale
LUBRIFICAZIONE n.d.
AVVIAMENTO elettrico
TRASMISSIONE variatore automatico
FINALE a cinghia

CICLISTICA & DIMENSIONI

TELAIO doppia culla in acciaio
SOSPENSIONE ANT. forcella teleidraulica con canne di 37 mm Ø
SOSPENSIONE POST. gruppo motore-trasmissione oscillante con doppio ammortizzatore regolabile nel precarico
FRENO ANT. disco di 263 mm Ø
FRENO POST. disco di 226 mm Ø
PNEUMATICO ANT. 110/70 ZR-16"
PNEUMATICO POST. 140/70 ZR-16"
INTERASSE 1.520 mm
ALTEZZA SELLA 805 mm
PESO 159 kg
CAPACITÀ SERBATOIO 13,5 litri (riserva n.d.)



Qual è il suo target?

Trasversalità: il Geopolis, nella configurazione originale, si rivolge a un pubblico misto, per sesso e per età, che cerca un compagno cittadino dal look fresco ma elegante. Il GeoRS, grazie ai dettagli sportivi e alla colorazione total-black, potrebbe far gola anche a chi lo scooter a ruote alte Peugeot l'ha sempre considerato troppo "leizioso" per i suoi gusti.



TEST Peugeot GeoRS & SatRS



SatRS: l'abito fa il monaco

Cittadino, elegante, funzionale, raffinato. Il Peugeot Satelis, sin dalla sua presentazione, si è candidato a compagno fidato del manager rampante, che sceglie lo scooter ma non può rinunciare a portarsi dietro ventiquattrore o borsa per il tennis, né tantomeno vuole rinunciare a un look ricercato che si differenzi dalla massa. Ora con la gamma RS il Satelis compie una decisa sterzata in favore di chi, oltre alla ventiquattrore, non riesce a rinunciare ai propri pruriti più frivoli: "vestito" chic, dettagli ammiccanti, dotazione tecnica di base (anche per il SatRS è disponibile il solo allestimento Premium) e un look aggressivo che incarna l'animo sportivo

del proprietario. Ciò che non cambia è il comfort, che rimane di alto livello anche in questa versione RS e può contare su quegli accorgimenti che hanno fatto la fortuna del modello base - vano sottosella di grande capacità con apertura automatica anche a distanza, vano portaocchiali sul manubrio, computer di bordo, gancio portaborse, presa 12V. Quattro le cilindrata disponibili per la gamma RS, le stesse della versione base: 125 (con nuova motorizzazione, come per il GeoRS), 250, 400 e 500. Queste ultime due si avvalgono dell'interessante plus del sistema DSL (spiegato nelle pagine precedenti nell'ambito del test del GeoRS) e di telaio rinforzato.

Qual è il suo target?

Ora non ci sono più scuse: con la versione RS il Satelis può adattarsi a qualsiasi tipo di cliente, giovane o meno. Non è solo la colorazione nera a cambiare le carte in tavola, quanto piuttosto i dettagli curati che trasmettono un'anima sportiva e aggressiva. L'elevato livello di comfort e l'abbondante capacità di carico, infine, ne fanno una valida alternativa all'auto nell'ambito della mobilità urbana.

INFLUENZA AUTOMOBILISTICA La Peugeot si fa vanto di aver sfruttato, nell'ambito della progettazione del Satelis, il know-how accumulato nel settore automobilistico. Si vedano il gruppo ottico anteriore, che utilizza elementi monoluce identici a quelli della Peugeot 407, l'aerodinamica studiata con l'ausilio della galleria del vento, e anche - aggiungiamo noi - le linee stilistiche della carrozzeria.



Pochi dettagli per un look tutto nuovo

Gli elementi che differenziano stilisticamente la versione RS del Satelis da quella standard sono gli stessi già visti per il Geopolis. Ecco quindi i cerchi ruota con profilo lavorato e razze nere, le pinze freno verniciate di rosso - ma solo sulle cilindrate 125 e 250: il 400 e il 500 mantengono le pinze Nissin color argento della versione base - i foderi della forcella di colore nero, la carrozzeria che alterna il nero lucido e il nero mat. I loghi RS si trovano sulle fiancate e sul parabrezza Sport, sagomato e fumé; della linea Sport sono anche gli specchietti, fissati sul manubrio, che offrono un'ampia visuale grazie alla diagonale di 170 mm e sono ripiegabili "con memoria"; nel senso che tornano nella posizione impostata. Pilota e passeggero beneficiano di sella con inserto in Alcantara e cuciture rosse, per le ampie maniglie destinate al "secondo" è stato scelto il nero opaco, stessa tinta utilizzata per il posteriore, dove

campeggia il marchio della Casa francese. La sinergia col comparto automobilistico ha permesso di avvalersi della galleria del vento per lo studio dell'aerodinamica, uno dei punti di forza dello scooter che vanta il più basso coefficiente di penetrazione del mercato (0,402), con gran beneficio sia delle prestazioni (aumento della velocità massima) sia del comfort di guida (più protezione per il pilota).

Il 500 spinge forte

Durante il test abbiamo avuto modo di provare l'intera gamma, dal 125 al 500. E la motorizzazione fa la differenza: il 500 spinge forte, la guida ne guadagna in brio e divertimento, soprattutto in considerazione delle dimensioni importanti dello scooter, che pregiudicano le doti di maneggevolezza e reattività negli esemplari di cilindrata 125 e 250. Come per il GeoRS, il serbatoio posizionato sotto al tunnel centrale influisce positivamente per quanto riguarda stabilità e bilanciamento, anche se l'effetto del baricentro basso viene parzialmente annullato dal voluminoso avantreno, che fa sentire il suo peso quando si desidera cambiare direzione in maniera repentina, e si sperimenta invece una certa inerzia. Ottima la frenata, incisiva e ben modulabile. Sotto il profilo del comfort, una lode va alla completa strumentazione, chiara e leggibile; si apprezza anche l'ampio spazio di movimento riservato alle gambe del pilota, che può scegliere la posizione "tradizionale" o quella con i piedi avanzati.

I dati dichiarati (500)

5.960 €

(chiavi in mano)

MOTORE & TRASMISSIONE

MOTORE monocilindrico a 4T
RAFFREDDAMENTO a liquido
DISTRIBUZIONE n.d.
VALVOLE 4
ALESAGGIO X CORSA 94 x 71 mm
CILINDRATA 492,7 cm³
RAPP. DI COMPR. n.d.
POTENZA MAX 27,5 kW (37,4 CV)
REGIME 7000 giri/min
COPPIA MAX 42,1 Nm (4,3 kgm)
REGIME 5250 giri/min
ALIMENTAZIONE a iniezione elettronica
ACCENSIONE elettronica digitale
LUBRIFICAZIONE n.d.
AVVIAMENTO elettrico
TRASMISSIONE variatore automatico
FINALE a cinghia

CICLISTICA & DIMENSIONI

TELAIO doppia culla in acciaio
SOSPENSIONE ANT. forcella teleidraulica con steli di 40 mm Ø
SOSPENSIONE POST. gruppo motore-trasmissione oscillante con doppio ammortizzatore regolabile nel precarico
FRENO ANT. 2 dischi di 260 mm Ø
FRENO POST. disco di 240 mm Ø
PNEUMATICO ANT. 120/70 ZR-14"
PNEUMATICO POST. 150/70 ZR-14"
INTERASSE 1.500 mm
ALTEZZA SELLA 784 mm
PESO 213 kg
CAPACITÀ SERBATOIO 13,5 litri (riserva n.d.)



COSE DA "MAT" La grafica del SatRS è tutta giocata sull'alternanza tra il nero lucido e il nero opaco (mat), scelto per la maggior parte dei dettagli. Dall'alto in basso: le pinze freno sono rosse sulle cilindrate 125 e 250, mentre sul 400 e sul 500 rimangono silver come sulla versione standard (foto a sinistra); il logo RS è posizionato sulla fiancata e sul parabrezza, qui in versione Sport (sagomato e fumé). Anche sul SatRS troviamo i cerchi ruota neri con spalla lucidata, davvero ben realizzati. Il vano sottosella (che ospita due caschi integrali) è ad apertura automatica e si può azionare anche a distanza, tramite il telecomando disponibile optional. I prezzi dei modelli della gamma SatRS sono i seguenti: SatRS 125, 3.910 euro; SatRS 250, 4.510 euro; SatRS 400, 5.510 euro; SatRS 500, 5.960 euro (tutti i prezzi sono chiavi in mano).