

TUTTA TUA LA CITTÀ

LA NUOVA GAMMA A RUOTA ALTA PEUGEOT
OFFRE A PREZZI MOLTO CONTENUTI UN
LOOK SOBRIO, PRESTAZIONI ADEGUATE
E DIMENSIONI COMPATTE



Il logo del leone rampante, ridisegnato con foglia tridimensionale, è il simbolo del nuovo corso intrapreso da Peugeot: è iniziato anno, e compare per la prima volta sullo scudo di uno scooter, il Tweet. Non è un caso che il nuovo logo esordisca proprio su questo modello, di grande importanza strategica per la Casa francese. Il Tweet, infatti, non ha il compito di dimostrare le capacità tecnologiche di Peugeot, come invece fanno i modelli sovralimentati, dai Satelis al Jetforce. Al contrario il Tweet è uno scooter economico, che "deve fare i numeri": di sostanza, ideale per la metropoli. Si candida a intercettare il gusto del pubblico italiano, che ha dimostrato di apprezzare veicoli di questo tipo. Non tanto per una questione di crisi, quanto per praticità.

SOTTO I 2.000 EURO
Visto il successo commerciale di alcuni concorrenti, come Sym, i francesi si sono rivolti proprio alla Casa orientale per realizzare in tempi brevi e senza rischi la gamma Tweet in tre dilatare. Scelta azzeccata, considerando le qualità di guida offerte dal Symphony, sulla cui falsariga sono state svi-

luppate le proposte Peugeot. La collaborazione ha permesso di realizzare i veicoli dai prezzi d'acquisto contenuti, con uno stile sobrio ma ricercato, quindi all'altezza del basone Peugeot. In città servono praticità e compattezza, per arrivare velocemente alla meta anche all'ora di punta: il Tweet sembra avere proprio le qualità giuste per cavarsela al meglio nel traffico. Gli ingombri contenuti non vanno a scapito dell'abitabilità. La sella è abbastanza accogliente, c'è spazio sufficiente sia per i piedi sulla pedana piatta, sia per le ginocchia nel retrotorzo. Il confort è più che discreto, anche per merito di una posizione di guida raccolta, ma tutto sommato corretta perché mentre è fatto contratta.

RICCA DOTAZIONE DI SERIE
Malgrado l'estrazione economica il "cittadino" francese offre una dotazione più ricca rispetto agli standard di categoria. Il vano sottosella - che si sblocca direttamente dal bloccetto di contatto - ospita comodamente un casco demi-jet, come ben pochi concorrenti riescono a fare. Non mancano tante altre soluzioni utili, quali il com-



TWEET 125

€ 1.690 c.i.m. (Iers. 50 cm³);
€ 1.910 c.i.m. (Iers. 125 cm³);
€ 2.010 c.i.m. (Iers. 150 cm³)
IVA armonizzata del 4% (c.m.)

MOTORE & TRASMISSIONE

TIPO monolitico, 4T
ALLESTIMENTO E CONSA 52,4 x 57,8 mm
CILINDRATA 124,64 cm³ (150,60 cm³)
DISTRIBUZIONE monovalvole a camme in testa, 2 valvole
POTENZA MASSIMA 8,5 CV (6,25 kW) (10,4 CV (7,72 kW))
REGIME n.d.
COPIA MASSIMA n.d.
RESINE n.d.
RAFFREDDAMENTO ad aria
ALIMENTAZIONE a carburatore
CAMBIO a variatore con regolazione centrifuga e di coppia
FRIZIONE automatica centrifuga a secco
CICLISTI & DIMENSIONI
TELAIO tubolare in acciaio
SOSPENSIONE ANT. forcella idraulica con sterzi 30 mm Ø, corsa n.d.
SOSPENSIONE POST. forcellone e doppio ammortizzatore, corsa n.d.
FRIZNI anteriori a disco di 226 mm Ø, posteriori a disco di 226 mm Ø
RUOTE 90/80 - 16 anteriori, 110/70 - 16 posteriori
INTERASSE 1.335 mm
ALTEZZA SELLA 800 mm
PESO IN ORDINE DI MARCIA 109 kg (115 kg) CAPACITÀ SERBATOIO 5,7 litri (riserva n.d.)



Ricca dotazione, prezzi contenuti e piacere di guida. La gamma Tweet, in tre cilindrate, ha le carte in regola per conquistare



mutatore con funzione di antifurto che blocca l'avviamento, il piccolo cassettino e il pratico gancio portaborse situati nel retroscudo, ad aumentare la capacità di carico. Di serie ci sono il cavalletto centrale e la stampella laterale, dotata però di una molla di richiamo poco pratica. Da notare il generoso maniglione d'appiglio e le comode pedane estraibili per il passeggero.

TECNICA COLLAUDATA

Per contenere il prezzo di listino e ottenere la massima affidabilità le soluzioni tecniche sono molto tradizionali. Al telaio tubolare in acciaio sono accoppiati propulsori a quattro tempi, raffreddati ad aria e alimentati a carburatore. Le versioni 125 e 150 cm³ prevedono il doppio freno a disco, la sospensione posteriore a due ammortizzatori e una strumentazione con pannello digitale multifunzione.

Piacevoli su strada

Le tre versioni si distinguono per la grande maneggevolezza e il peso ridotto, un accoppiata vincente nell'ambiente urbano. Sono facili da issare sui cavalletti e rapidi ad arrivare in prima fila al semaforo. Il cinquantino ha un motore che valorizza lo scatto da fermo, anche se a fronte di qualche vibrazione, avvertibile all'aumentare della velocità. Le sospensioni sono un po' morbide, ma garantiscono una discreta capacità di assorbimento delle buche. Più divertenti, com'è ovvio, le versioni di cubatura superiore: la differenza di prestazioni tra il 125 e il 150 cm³ è esigua e si concretizza in una maggior brillantezza del 150 al richiamo del gas. In generale le prestazioni del due Tweel sono relativamente modeste, tuttavia lo spunto da fermo non è affatto male, grazie all'efficacia della trasmissione. Equilibrato il comportamento della ciclistica, stabile e sincera, coadiuvata da sospensioni dall'adeguata taratura che permettono una guida spigliata. Bene per efficacia e modularità la frenata, soprattutto all'avantreno.

