

EM
TEST
Peugeot Speedfight3 50



VOGLIO FARE LA MOTO

La Peugeot lancia lo Speedfight3, frutto di un progetto completamente nuovo. A dodici anni dal primo modello e a otto dal restyling, l'obiettivo è di confermare il successo del passato, forte di 500.000 unità vendute. Proposto in due versioni, con raffreddamento a liquido e ad aria, sfoggia un look accattivante e grintoso

Lo Speedfight3 racchiude in sé un'anima sportiva, ispirata alle moto vere. Vanta un design ricercato, un ottimo rapporto qualità-prezzo e componentistica tecnica di livello superiore rispetto alla media della categoria. Esteticamente è caratterizzato da linee tese e spigolose, fedeli al "family feeling" delle auto Peugeot. Vuole dare un segnale forte al mercato degli scooter, un messaggio di sportività, eleganza e coerenza stilistica. Lo fa con il gruppo ottico anteriore sporgente e affilato, che ben si raccorda allo scudo e agli indicatori di direzione integrati, a sovrastare le prese d'aria. La pedana è attraversata dal tunnel centrale, che ospita il serbatoio del carburante: questa scelta ha permesso ai progettisti della Peugeot di abbassare il baricentro, a favore della maneggevolezza. La zona posteriore, che su molti scooter è la più critica in termini di equilibrio del design, sullo Speedfight3 si distingue per eleganza: riprende, infatti, lo stile dello scudo anteriore, spigoloso e slanciato, che contribuisce a rendere l'insieme assai accattivante. La strumentazione del nuovo scooter Peugeot è mista analogico-digitale: il contagiri vanta un suggestivo fondo scala posto addirittura a 12000 giri. Il display a cristalli liquidi visualizza le informazioni relative al chilometraggio parziale e totale, al livello del carburante e alla temperatura del liquido di raffreddamento (sulla relativa versione). La serie di spie luminose si riferisce, invece, agli indicatori di direzione, alla ri-

serva del carburante e alla disponibilità di olio per il miscelatore.

A LIQUIDO O AD ARIA

Lo Speedfight3, come detto, è proposto in due versioni: con raffreddamento a liquido oppure ad aria, sulla stessa base motoristica, rappresentata da un monocilindrico a 2 tempi. La versione a 4T verrà presentata nei prossimi mesi. Il modello a liquido (2.250 euro) brilla per spunto e linearità d'erogazione; quello raffreddato ad aria, per contro, punta sul prezzo leggermente più competitivo, inferiore di 250 euro. Tre le combinazioni cromatiche, su base blu, rossa o grigia, con inserti argento. Le opzioni di colore verranno estese nei prossimi mesi con l'introduzione di una versione in nero integrale.

DINAMICA DA GRANDE

Lo Speedfight3 stupisce per agilità e direzionalità, due caratteristiche non facili da ottenere contemporaneamente. Le quote ciclistiche sono state studiate per permettere di guidare lo scooter con piglio sportivo: indicativi in questo senso sono la già citata ricerca per abbassare il baricentro e l'adozione di cerchi di 13" (con pneumatici 130/60) rispetto ai più diffusi di 12". La conformazione stretta della sella consente di assumere con naturalezza una posizione di guida comoda e sportiva allo stesso tempo. Lo Speedfight3 permette inserimenti in curva rapidi e cambi di direzione efficaci, senza che l'as-

PEUGEOT Speedfight3 50

TEST di Francesco Scotti - foto Peugeot

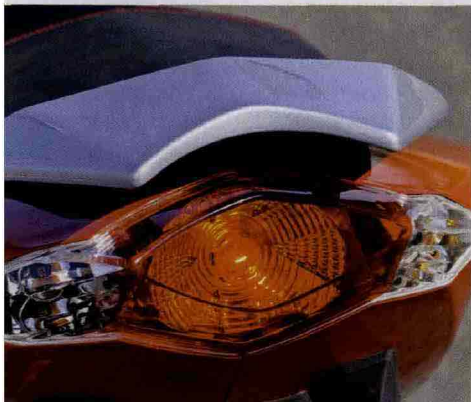
setto si scomponga, e regala divertimento in tutta sicurezza: la forcella con canne di 32 mm Ø trasmette un buon feeling e copia bene il manro stradale, ma non digerisce le piccole asperità, probabilmente a causa della taratura standard piuttosto rigida, che esalta la sportività a scapito del comfort.

DISCO A MARGHERITA

La frenata è uno dei punti di forza di questo "cinquantino", che si affida a un disco con profilo "a margherita" di 215 mm Ø e pinza ad attacco radiale a quattro pistoncini all'avantreno; al retrotreno il disco è di 190 mm Ø sulla versione raffreddata a liquido, mentre la più economica si avvale di un semplice tamburo. L'allestimento più prestigioso monta, inoltre, un monoammortizzatore a gas, che migliora la neutralità dell'assetto in ogni situazione. Unico neo sul piano della praticità è rappresentato dalla pedana che ospita il prominente tunnel centrale: lascia poco spazio alle gambe e rende inadatto lo scooter per il trasporto di piccoli carichi, come ad esempio una borsa della spesa oppure uno zaino.

TEST DINAMICO IN STILE MINIGP

La presentazione alla stampa del nuovo Peugeot Speedfight3 è stata caratterizzata da un'iniziativa molto divertente: un MiniGp dedicato ai giornalisti, tra i quali ben due tester di EuroMoto. Occorre premettere che gli scooter utilizzati erano privi dei "blocchi" previsti dal Codice stradale, perché la gara si è svolta in pista (www.southmilanokarting.com), a Ottobiano (PV). La giornata prevedeva un turno di prove libere, seguite dalle ufficiali, che hanno visto protagonisti i nostri tester, classificati nelle prime due posizioni. In gara la situazione si è complicata, dato che per rendere più accesa la competizione ai due alfieri di EuroMoto sono stati assegnati esemplari con raffreddamento ad aria, invece dei più prestazionali refrigerati a liquido. L'obiettivo della giornata, comunque, non era certo quello di vincere la gara, bensì di mettere alla prova nelle condizioni più impegnative possibili uno scooter dalla chiara indole sportiva. E così anche il trofeo per il terzo classificato, il primo in sella a uno scooter raffreddato ad aria, va benissimo.



ACCESSORI PER DISTINGUERSI

Molto utile è la disponibilità della presa 12V. Tra gli optional è previsto anche un impianto audio, che offre la possibilità di collegare un lettore MP3 per ascoltare musica, magari in compagnia degli amici. Il sistema è molto simile a quello utilizzato sui normali personal computer.





Speedfight3 50

2.250 €

(PREZZO CHIAVI IN MANO)

_ MOTORE & TRASMISSIONE _

TIPO monocilindrico, 2T
ALESAGGIO E CORSA n.d.
CILINDRATA n.d.
DISTRIBUZIONE regolata dal pistone
POTENZA MASSIMA n.d.
REGIME n.d.
COPPIA MASSIMA n.d.
REGIME n.d.
RAFFREDDAMENTO a liquido
ALIMENTAZIONE a carburatore
LUBRIFICAZIONE a carter umido
AVVIAMENTO elettrico
CAMBIO a variatore
FRIZIONE centrifuga automatica a secco

_ CICLISTICA & DIMENSIONI _

TELAIO a doppia culla in acciaio
SOSPENSIONE ANT. forcella teleidraulica con canne di 32 mm Ø; corsa di 130 mm
SOSPENSIONE POST. gruppo motore-trasmissione oscillante e ammortizzatore; corsa di 118 mm
FRENI anteriore a disco di 215 mm Ø; posteriore a disco di 190 mm Ø
RUOTE cerchi di 13"x2,50" ant. e 13"x3,50" post.; pneumatici 130/60-R13"
INTERASSE 1.257 mm
ALTEZZA SELLA 800 mm
PESO A SECCO 97 kg
CAPACITÀ SERBATOIO 8 litri (riserva n.d)



AMMORTIZZATORE A GAS

L'ampio vano sottosella permette di stivare comodamente un casco integrale. La capacità di carico è aumentata rispetto alla versione precedente, grazie anche allo spostamento del serbatoio sotto la pedana. Sulla versione raffreddata ad aria il monoammortizzatore è idraulico e non a gas come su quella a liquido. Bella la strumentazione, con il contagiri analogico e il tachimetro digitale, al quale si affianca un pratico computer di bordo.

