

Atmosfera in rigoroso stile «Fast&Furious» per questo terzo appuntamento delle sfide in famiglia, tra auto e moto. Sotto la pioggia, i più insospettabili prodotti francesi si sfidano in accelerazione. Appena il reggiseno tocca l'asfalto, si parte



[Peugeot 207 1.6 GTI v Peugeot Satelis 125 Compressor]

Fast and Sexy

Un briciolo di goliardia per una prova molto seria tra due bruciasemafori ben mimetizzati. Perché sotto quell'aria tranquilla si nascondono motori sovralimentati di razza. Un turbo da 174 CV per l'auto e un compressore volumetrico per lo scooter



Testo: Valerio Boni | Fotografie: Thomas Maccabelli **EVO** | 133

Se non fossero mai nate auto come la Panda 100 HP o, prima ancora, la 205 Rallye, questo confronto non avrebbe un senso su queste pagine. Superpotenze e pneumatici oversized sono chiaramente sempre i benvenuti in un numero di Evo, ma per essere degno di pubblicazione un veicolo a motore può "accontentarsi" di offrire sensazioni non comuni. Come sanno fare i due rappresentanti Peugeot impegnati in questa sfida in famiglia.

La loro forza è nella capacità di mimetizzarsi, di mischiarsi con migliaia di auto compatte e di scooter in circolazione. Ma solo nell'aspetto. Sotto le lamiere e le plastiche di una 207 e di un Satelis come tanti altri ci sono infatti particolari tecnici che fanno la differenza. E che proprio per l'assenza di grafiche o fronzoli vistosi danno ancora più soddisfazione per le prestazioni che regalano.

Per il sesto appuntamento della saga "sei ruote per piacere" i listini Peugeot non sembravano a prima vista offrire modelli in grado di reggere il confronto con le due BMW (M3 Cabrio e HP2 Sport) proposte l'ultima volta. Tra le auto poteva starci la più cattiva tra le 406 Coupé, la V6 3.0 da 211 cavalli, mentre al vertice della gamma a due ruote c'era e c'è il Sat 500, spinto dal monocilindrico Piaggio che di cavalli ne ha una quarantina. Tuttavia avevamo l'impressione che gli spunti, ma soprattutto i punti in comune tra i due modelli francesi fossero un po' troppo limitati. Così abbiamo scelto una via trasversale, quella delle proposte insospettabili.

Sotto questo punto di vista 207 e Satelis sono perfetti. Finiture di buona qualità, colorazioni eleganti, connotazioni sportive esterne limitate a pochi dettagli non invasivi. Uno spoilerino, qualche filetto rosso, discrete finiture cromate

sui particolari che contano. Stop. Ma la sostanza c'è, eccome.

In entrambi i casi i motori nascondono qualche segreto. Per la 207 c'è il quattro turbo cilindri sviluppato in collaborazione con BMW, un "piccolo" millesei accreditato di 174 CV. Una potenza ottenuta con l'aiuto di alcuni dispositivi che passano inosservati fino a quando non si preme con decisione sul pedale più a destra. Ancora più compatto è il motore dello scooter, che di cc ne ha 125, 124,8 per la precisione. Una cilindrata teoricamente ideale per il confronto con un'auto, visto che per le normative europee questo è il limite per consentire la guida con una patente B, senza superare l'esame in sella a una moto. In teoria, appunto, perché il secondo requisito per avere il via libera è rappresentato dalla potenza fino a 15 cavalli. Mentre il Peugeot su due ruote va ben oltre, fino a quota 24, grazie alla presenza di un compressore volumetrico. Sì, proprio il sistema di sovralimentazione tanto in voga nelle competizioni negli anni Cinquanta, e oggi utilizzato da Mercedes per dare brio ai piccoli motori della sua gamma.

Un confronto che si presenta quindi senza numeri stratosferici, senza velleità di avvicinare i 300 km l'ora, e con un budget alla portata di molti. Con meno di 30.000 euro, si portano infatti a casa 207 GTI e Satelis 125 Compressor, due veicoli che non faranno girare la testa quando si passa per strada, ma che possono sconvolgere molte certezze al semaforo. Le accelerazioni che sono in grado di regalare vanno infatti ben oltre le aspettative di chi li guarda distrattamente.

Proprio per questo motivo non abbiamo ambientato il servizio su un circuito, ma in un set urbano, in stile Fast & Furious. Con tanto di starter bionda in uniforme d'ordinanza e "bandiera" ufficiale. Nessun semaforo o tricolore da sventolare, solo un reggiseno in pizzo da lasciar cadere a terra per dare il segnale di via libera. Un'ambientazione notturna, da gara clandesti-

na, che tuttavia tanto irregolare non è stata, se si considera che la pattuglia della Polizia passata da quelle parti non ha trovato nulla da dire e, forse causa la pioggia battente, non ci ha nemmeno chiesto i documenti. Eppure di stranezze ce n'erano: un "ufficiale di gara" non troppo vestita, un personaggio abbigliato come un pilota di MotoGp con tanto di visiera nera in piena notte e un fotografo fradicio sdraiato sull'asfalto. L'unico tocco di normalità era dato da Federico, sobriamente vestito e richiuso nell'abitacolo climatizzato della 207.

Per divertirsi basta poco, e questi rappresentanti della scuola francese lo confermano. Hanno le caratteristiche ideali per essere utilizzati tutti i giorni nella quotidiana lotta con la mobilità, ma è sufficiente trovarsi in pole position a un semaforo per dare un senso a una giornata passata in coda. Anche se, bisogna sottolinearlo, la GTI è molto più che una bruciasemafori ed è sufficiente trovarsi sulla strada giusta per rendersene conto. Lo scooter è invece un po' più limitato, per un paio di motivi. Il primo è la diretta conseguenza della scelta di usare il compressore, che dà vicacità, ma porta anche peso, quindi toglie parte dell'agilità che serve per divertirsi sui percorsi misti. Il secondo è di natura normativa, dato che come 125 non può per legge entrare in tangenziale o in autostrada (sempre e solo in Italia) anche se prestazionalmente non c'è paragone nei confronti di un 150 o di un 200 autorizzati a circolare.

Strada di periferia, deserta e rigorosamente chiusa al traffico, è quasi mezzanotte quando tutto è pronto per la serie di accelerazioni. Potrebbero bastare gli scatti fotografici per documentare il test, ma la voglia di giocare è troppo forte. Anche se il risultato è scontato, e sui 400 metri il Satelis non può molto contro la cugina a quattro ruote, è difficile non entrare nella parte. Quando il reggiseno tocca per la prima volta l'asfalto, è lo scooter a prendere il largo. E non po-

«Sul bagnato partire con lo scooter è decisamente meno impegnativo. Si spalanca il gas e si può osservare chi guida l'auto impegnato a gestire la potenza»



Come per la 207, pochi dettagli distinguono il Compressor dagli altri Satelis della gamma. Che mantiene anche il vano sottosella

[Peugeot 207 GTI v Satelis Compressor]



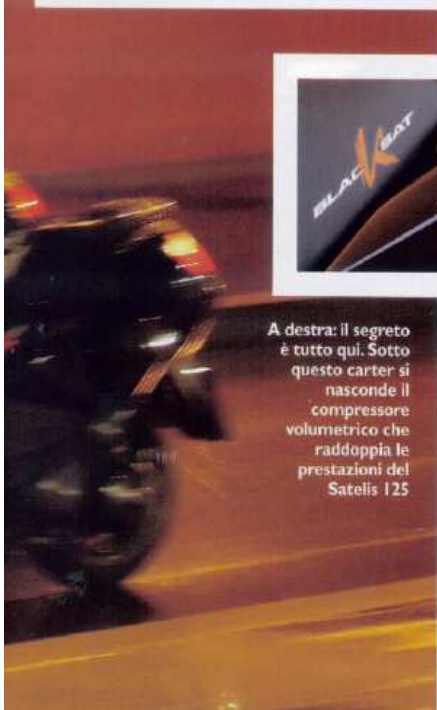
Scheda tecnica **Satelis 125 Compressor**

Motore	monocilindrico 2T, 124,8 cc
Potenza	20 CV @ 9.000 giri
Trasmissione	Cambio a variatore continuo di velocità
0-100 km/h	n.d.
Velocità	115 km/h
Prezzo	4.650 euro

VALUTAZIONE EVO ★★★



A destra: il segreto è tutto qui. Sotto questo carter si nasconde il compressore volumetrico che raddoppia le prestazioni del Satelis 125





Spoiler, terminali di scarico cromati, sedili e logo GTI sono gli unici dettagli che tradiscono la sportività della 207



Scheda tecnica	
Motore	4 cilindri in linea, 1.598 cc, 16 V
Potenza	174 CV @ 6.000 giri
Trasmissione	manuale a 5 velocità, trazione anteriore
0-100 km/h	7,1 secondi
Velocità	220 km/h
Prezzo	23.151 euro

VALUTAZIONE EVO



«Niente NOS, non serve. C'è l'overboost, che dalla terza marcia in poi aumenta la pressione del turbo se si schiaccia a fondo. E regala 20 Nm»



[Peugeot 207 1.6 GTI v Peugeot Satelis 125 Compressor]

trebbe essere diversamente. Innanzitutto ha la trasmissione automatica, poi ha un peso favorevole e soprattutto una potenza che non arriva a mettere in crisi l'aderenza della ruota motrice. Così nei primi metri prende un discreto margine sulla 207, che deve fare i conti anche con l'asfalto bagnato. L'avantreno non pattina, tutta l'elettronica presente di serie lavora a questo scopo, ma è inutile cercare di spingere a fondo sull'acceleratore, perché in questo modo si ottiene solo un vantaggio per lo scooter. La seconda partenza va decisamente meglio. È sufficiente premere con più dolcezza sul pedale, e senza i numerosi tagli sull'alimentazione effettuati dal controllo di trazione, la GTI arriva ad affiancare lo scooter poco dopo avere sfruttato la lunghissima prima marcia e avere inserito la seconda. E da questo punto in poi è una passeggiata, poiché dalla terza in su, alla notevole dose di potenza e di coppia a disposizione per un'auto tanto agile si aggiunge l'effetto overboost. Niente NOS, non serve, ci pensa un dispositivo compreso nel prezzo. Quando si è impegnati in un'accelerazione, e di conseguenza l'acceleratore è premuto a fondo, la pressione di sovralimentazione del turbo aumenta per qualche istante, portando la coppia a 260 Nm dai 240 che rappresentano la norma.

Da parte sua, lo scooter lascia subito intendere che non è un 125 come tanti altri. Basta osservarlo con un po' più di attenzione sul lato sinistro per capire che c'è qualcosa di diverso. Dove di solito c'è soltanto l'airbox, sul Satelis c'è un carter con due dischi in alluminio satinato, dal quale esce un condotto metallico. Qui sotto si nascondono le pulegge e la cinghia che azionano il compressore volumetrico. Un dispositivo che si vede e si sente, dato che il suo sibilo in-

confondibile è sempre ben presente. Se scattare al via con la 207 richiede sensibilità, con lo scooter Peugeot è l'operazione più semplice di questo mondo. Basta concentrarsi sul reggiseno e, appena sfiora l'asfalto, spalancare la manetta. Non serve nemmeno caricare più di tanto l'anteriore con il busto, perché la distribuzione dei pesi e le potenze sono tali da non generare monoruota. Il risultato è che si può osservare chi è al volante dell'auto concentrarsi in tutte le operazioni per ottenere il miglior tempo, mentre in sella si ha la certezza di ottenere sempre i risultati più favorevoli. Vale a dire un tempo sui 100 metri con partenza da fermo inferiore agli 8,5 secondi.

In un'epoca nella quale troppi modelli condividono parti con veicoli concorrenti, i due Peugeot di questo confronto hanno il pregio di essere esclusivi. Lo scooter innanzitutto, dato che nessun'altra due ruote attualmente in circolazione sfrutta la tecnologia del compressore volumetrico. Sembrava dovesse essere una trovata da Salone quando fu presentato cinque anni fa, invece i francesi ci credevano veramente e in tempi relativamente brevi è passato dalla fase di manichino a quella di prototipo, fino ad arrivare alla serie. Il quattro cilindri, invece, non è certo un'esclusiva, è parente stretto di quello che trova posto nel vano della Mini. Se però lì si ferma a 150 cavalli, sulla 207 arriva a 175, con 25 CV in più che non guastano mai.

Tra i due parenti, lo scooter è quello che ha più le caratteristiche del bruciasemafori in incognito. Basta vedere le facce di quanti, alla guida di scooteroni 250, arrancano alle sue spalle senza riuscire a recuperare. Chi è convinto di avere a che fare con un 125, come indicano le targhette sulla carrozzeria, lo tratta spesso con sufficien-

za. Anche accelerando in contemporanea le possibilità di stare davanti non sono molte. Se poi ci si distrae e si parte in ritardo, addio.

La GTI, invece, è più completa. Si capisce che è progettata per un impiego a 360 gradi, se fosse possibile anche qualcuno in più. Rappresenta un mix riuscito, potremmo dire quasi ideale. Look insospettabile, interni sportivi, ma senza eccessi, come del resto l'assetto. In fondo quando l'auto deve essere usata tutti i giorni qualcosa di più estremo non sarebbe sempre apprezzabile. Comunque si ha sempre la possibilità di fare la differenza, in tutte le situazioni. Perché gli elementi utili sono dove serve realmente. Come il sistema Twin Scroll, che prevede due condotti separati che portano i gas alla turbina, con una conformazione studiata per ridurre al minimo il ritardo tipico del turbo e ottenere risposte pronte già appena sopra i 1.600 giri. A completare il tutto c'è l'elettronica con la serie completa di sigle, più o meno note. Tra queste ultime l'SSP. Si scrive Steering Stability Program, ma si può tradurre, non alla lettera, controsterzo elettronico. Nessun allarme, non ha velleità di togliere piacere. Si può piuttosto considerare un suggeritore, visto che applica una forza al volante in caso di frenate insidiose, che scompongono l'assetto, ricordando a chi guida l'azione migliore per mantenere il controllo.

Un consiglio: se al prossimo semaforo trovate a fianco uno scooter nero o una 207 grigio scuro metallizzato non fate gli spiritosi. O disponete di una moto o di un'auto evidentemente superiore, oppure fate finta di niente. Nel dubbio è meglio non correre rischi. Potrebbero essere due tranquilli Peugeot, ma anche le nostre due bombe in incognito.

