



Primopiano
Peugeot Citystar 125i - 200i

STELLA QUOTIDIANA

Un GT **compatto** pronto all'uso di tutti i **giorni**: il nuovo scooter francese svetta per praticità e **comfort**

di **Dario Ballardini**



Il più vecchio costruttore di moto in attività è notissimo, ma per le auto; anzi, le moto vere e proprie addirittura le ha abbandonate, lo scorso anno, quando la branca Peugeot Motorcycles è diventata Peugeot Scooter. Perché la vocazione del marchio francese è la mobilità per diporto e il suo pubblico di riferimento non sono i motociclisti ma le persone normali, quelle che non disdegnano un giretto ma soprattutto si spostano tutti i giorni, in città e fuori. Ecco perché la scelta di una linea di scooter che si richiama poco agli appassionati e molto agli automobilisti sia nelle forme che nelle caratteristiche; adrenalina poca e praticità ai massi-

mi livelli, non è detto che per andare controcorrente si debba cercare l'esasperazione. Perché il brivido è bello ma nella quotidianità vince il comfort.

Ecco perché, allora, uno scooter come il Citystar, ultimo di una dinastia che affonda le radici nella fine degli anni Novanta, attraverso una serie di modelli accomunati dalla stessa filosofia e da un'impostazione stilistica che ovviamente si è molto evoluta ma continua a seguire un filo conduttore preciso, e originalissimo. Praticamente un'auto a due ruote, ma più divertente e più agile, proposta nelle due cilindrate più classiche: 125 cm³ per i sedicenni e 200 per

l'autostrada, entrambe con prezzi ragionevoli: 3.250 Euro il più piccolo, 200 € in più l'altro.

COME VA

SORPRESE SENSATE SU TUTTI I TERRENI

SORPRENDE un po' il fatto che questo sia il settimo diverso modello di 125 cm³ nella gamma Peugeot, che a questo punto abbraccia davvero tutte le esigenze; sorprende ma ha un senso, perché il Citystar è un mezzo dalle caratteristiche tutte sue. Per certi versi richiama il Satelis, il più grosso dei Peugeot, ma non è semplicemente una versione ►



Primopiano

Peugeot Citystar 125i - 200i

meno lussuosa e più economica del GT di casa. Anzi, per chi pendola tra le mura del centro storico e la strade tortuose dei colli circostanti è impareggiabile. Un po' meno protettivo perché lo scudo è più stretto e il parabrezza, per quanto arrivi abbastanza in alto, non è altrettanto esteso. Però ci sono anche 17 centimetri di lunghezza in meno e sulla bilancia si risparmiano 10 chili, l'interasse è più corto di 7 centimetri.

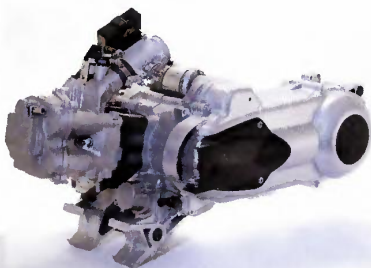
Fuori dall'arido linguaggio dei numeri, significa uno scooter molto agile, con un'abitabilità ancora ottima e un'eccellente propensione a infilarsi in tutti i pertugi e fare gimkana tra le



auto in coda, col conforto di un angolo di sterzata notevole, 90°; in pratica tutto quello che si può chiedere al compagno di viaggio di tutti i giorni, assieme a una buona capacità di carico: pedana piatta e gancio a molla per oggetti ingombranti, sotto la sella c'è spazio per un casco integrale e un demi-jet, nel controscudo un cassettino molto profondo (ci sta

una bottiglietta d'acqua) che però non ruba spazio alle ginocchia. Queste in effetti non rischiano urti contro la plancia e nemmeno sono costrette ad angoli strani: il Citystar ha una gran bella posizione di guida, con il busto verticale e le braccia non eccessivamente distese che agevolano la conduzione nello stretto, i piedi un po' avanzati come su tutti gli scooter, ma in misura ragionevole.

La sella è a 795 mm da terra, siamo nella media, ma la sagoma stretta e le svasature nella pedana rendono agevole anche mettere i piedi a



LA SCHEDA

Peugeot Citystar 125i

MOTORE Monocilindrico, 4 tempi, raffreddato a liquido. Cilindrata 124,8 cm³. Distribuzione doppio albero a camme in testa, 4 valvole. Iniezione elettronica. Lubrificazione a carter umido. Accensione elettronica. Avviamento elettrico. Trasmissione primaria a cinghia trapezoidale, finale a ingranaggi. Frizione automatica a secco, cambio automatico con variatore.

CICLISTICA Telaio tubolare in acciaio. Sospensioni: anteriore forcella teleidraulica con steli di 37 mm Ø; posteriore doppio ammortizzatore idraulico regolabile nel precario molla su cinque posizioni. Freni: anteriore a disco di 240 mm Ø, con pinza a doppio pistoncino; posteriore a disco di 210 mm Ø. Pneumatici: anteriore 120/70-13", posteriore 130/60-13".

DIMENSIONI Interasse 1.435 mm, lunghezza 1.995 mm, altezza sella 795 mm, larghezza 756 mm. Capacità serbatoio 9 litri. Peso a secco 155 kg.

PREZZO Euro 3.250,00 (3.450,00 il modello 200) franco concessionario. Garanzia di 2 anni. Omologata Euro-3.

ECOLOGICO E RISPARMIOSO IL PIÙ POSSIBILE

Sopra, il nuovo motore 4 valvole a iniezione dichiara un consumo di 3,5 litri per 100 km, quindi un'autonomia di 260 km. Il vano sottosella contiene due caschi, le pedane del passeggero sono retrattili, i cerchi a cinque razze sono di 13"





terra, e comunque il peso è modesto e il manubrio largo, le manovre non sono un problema. Insomma, è un gran bello scooter per la città, nonostante sospensioni un po' sostenute che filtrano il pavé solo parzialmente, demandando il resto alla sella che comunque è morbida.

Il Citystar è spinto da un motore che sorprende per la differenza rispetto ai primi Peugeot 125. Quelli avevano il fiato cortino, tanti giri e poca potenza; questo nuovo è tutto l'opposto: regolare in basso, tiro generoso e una potenza ai vertici della categoria, per giunta erogata a 1.000 giri in meno con benefici per l'affidabilità e i consumi, scesi a 28,5 km/litro. Nel 125 sono 15 CV per una velocità effettiva dichiarata in 113 km/h; nel 200 i cavalli sono 19, ma soprattutto c'è un forte incremento

della coppia che già sul 125 è vigorosa ma qui, con un aumento del 30%, arriva a 17 Nm.

Il Citystar se la cava molto bene anche fuori città. Non ha il feeling roccioso di una supersportiva ma è equilibrato e tra curve e controcurve danza con armonia, rapido nelle inversioni di inclinazione e pronto nella discesa in piega, così come è facile da correggere se capita di sbagliare una traiettoria.

Anche in questo frangente le sospensioni non sono nulla di folgorante ma se la cavano con onore, smorzano ragionevolmente le asperità e non innescano ondeggiamenti. Quanto ai freni, sono adeguati al carattere del Citystar: efficaci e di buona potenza, abbastanza modulabili ma con una risposta alla leva non particolarmente netta. ■



STRUMENTAZIONE

Il leone e le sue spie

Il cruscotto del Citystar è costituito da tre elementi circolari: quello di sinistra ospita un tachimetro dalla grafica piuttosto confusa, mentre nel centrale c'è lo schermo LCD con le indicazioni di livello carburante, temperatura acqua, temperatura ambiente con allarme ghiaccio, intervalli di manutenzione, contachilometri e orologio. Il destro sembra fatto per alloggiare un contagiri, invece ospita le spie, disposte ad arco sopra il leone simbolo della Peugeot.

DA FERMO

La linea dice tutto

Il volto rispecchia l'anima, come a dire che la linea del Citystar richiama immediatamente le sue caratteristiche e il pubblico a cui si rivolge. Al passo coi tempi ma fuori dal coro, brillante ma non aggressiva e con tanta attenzione alla praticità, quella che è l'anima vera di questo scooter. Così lo scudo è stretto per passare meglio ma si ostende all'indietro per ridurre i vortici e aumentare la protezione, il parabrezza non è largo ma arriva abbastanza in alto e i vani di carico abbondano; e ci sono una sella a due piani comoda, ampia, per il passeggero un maniglione robusto e pedane estraibili, due cavalletti - centrale e laterale - e doppi fari alogeni con lampade da 35 W di derivazione automobilistica, il cicalino che assieme alla classica spia sul cruscotto segnala l'inserimento delle frecce. Nulla di inedito, nulla di particolarmente rifinito ma tutto a un buon livello, a garanzia di un eccellente rapporto qualità/prezzo.

Lo scooter francese impiega un telaio monoculla sdoppiata in tubi su cui sono montati all'anteriore una forcella idraulica con steli di 37 mm Ø e una sola piastra, come su quasi tutti gli scooter, e al posteriore due ammortizzatori idraulici; i freni sono a disco e i pneumatici degli ottimi Michelin Pilot SC, su ruote medie, di 13".

Più sfizioso piuttosto è il motore, progettato internamente e prodotto nella sede di Dannemarie, in Alsazia: un tradizionale monocilindrico quattro valvole che non a caso è denominato LFE (Low Friction Efficiency), con riferimento al lavoro effettuato per contenere gli attriti. L'albero a camme ruota su cuscinetti e i bilancieri sono su rulli, ma soprattutto è stato fatto un grande lavoro di sviluppo: dietro ci sono 400.000 chilometri di collaudi e oltre 5.000 ore al banco prova. Per 20 volte sono state ripetute sequenze di 10.000 avviamenti successivi. Se va molto bene, non è per caso.

