

Primo contatto

Peugeot

Agile e spazioso

Il nuovo "ruote alte" Peugeot è comodo (anche quando si viaggia in due) e agile nel traffico. Prezzo interessante

Come è fatto

Tra i rivali dell'SH ora c'è anche questo nuovo Peugeot compatto, agile, spazioso, curato nei dettagli e proposto a un prezzo interessante. È offerto in versione 125 (che costa 2.650 euro) e nella 200 del test, che consente qualche escursione in tangenziale grazie al motore di 171 cm³ a iniezione. Malgrado le dimensioni compatte, il nuovo LXR offre parecchio spazio per pilota e passeggero sia sulla sella, sia per le gambe: la pedana è piatta e larga, mentre il retroscudo senza vano lascia più spazio per caricare zaini di grosse dimensioni. Anche il sottosella è capiente: nonostante le ruote da 16 pollici, **ci sta anche un casco jet con visiera**. La dotazione è piuttosto "ricca": comprende anche il doppio cavalletto e con il laterale inserito si blocca l'avviamento del motore.

costa
€ 2.900
franco concessionario

Euro 3

Foto di Luci&immagini

LXR 200

VEZZO ESTETICO

Il cupolino scuro è poco più di un'appendice estetica: chi vuole un po' di protezione deve montare un parabrezza



CHIARO E BEN LEGGIBILE

Il cruscotto ha linee un po' vecchiotte, ma offre tutte le informazioni necessarie ben visibili, compreso l'utile orologio digitale



CAPIENTE PER UN RUOTE ALTE

Il vano sottosella può contenere un casco jet di diverse dimensioni, un buon risultato per un ruote alte che mantiene la sella abbastanza bassa



Come va

Telaio, ciclistica e motori sono simili a quelli del Sym HD, collaudato e apprezzato. Anche l'LXR è ben bilanciato, agile e facile per i neofiti e per chiunque voglia sfuggire alla morsa del traffico. **Il motore è un po' pigro** in partenza, ma ha una buona progressione e i consumi sono contenuti.

LEVE FRENI DA STRIZZARE

I freni sono a disco su entrambe le ruote, ma **le leve vanno tirate a fondo** per avere un arresto efficace. Le sospensioni assorbono bene il pavé e non saltellano nei curvoni veloci. Ad andature allegre non c'è alcuna protezione dall'aria: lo scudo è stretto e il cupolino ha solo una funzione estetica. Particolare il posizionamento del tappo della benzina, vicino al faro posteriore.



In vendita da giugno 2009

LA CARTA D'IDENTITÀ

DATI TECNICI (dichiarati dalla Casa)

Motore	monocilindrico 4 tempi
Cilindrata cm ³	171,2
Raffreddamento	a liquido
Alimentazione	a iniezione
Cambio	automatico
Potenza CV (kW)/giri	16 (11,8)/7750
Freno anteriore	a disco
Freno posteriore	a disco
Velocità massima km/h	nd

DIMENSIONI

Altezza sella cm	79
Interasse cm	138,5
Lunghezza cm	206,5
Peso kg	135
Pneumatico anteriore	100/80-16
Pneumatico posteriore	120/80-16
Capacità serbatoio litri	8
Riserva litri	nd

PER COMPRARLO

Prezzo euro	2.900
In vendita da	giugno 2009
Informazioni clienti	800.568865

www.peugeotmoto.it

QUALE MODELLO AFFIANCA GEOPOLIS



L'altro "ruote alte" della Peugeot è più lussuoso, pesante e costoso. In effetti è un vero e proprio "maxi" disponibile con motori 125, 250, 400 e addirittura 500. Il comfort è migliore che nel nuovo LXR, ma a prezzo di una minore agilità. I prezzi dei Geopolis partono da 3.650 euro per il 125 Premium Ev.

VA BENE PER...	SÌ	NO
La città	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I lunghi viaggi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Le gite brevi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autostrade e tangenziali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Primo contatto

Vespa

Ben fatta ma cara

È stabile e costruita con cura ma il peso della carrozzeria "affatica" un po' il motore. Prezzo alto

Come è fatta

Uguale alla potente 300 Super nella ciclistica e (soprattutto) nelle dimensioni, questa versione monta però il **motore 125 alimentato a iniezione** già montato sul Gilera Nexus e caratterizzato da un'erogazione fluida e regolare. Le finiture sono "da Vespa" (cioè curate), la scocca è in acciaio e ci sono particolari azzeccati come la molla rossa sulla sospensione anteriore e le feritoie sulla fiancata destra che ricordano i "vesponi" sportivi del passato. L'abitabilità anche in due è buona. Unico neo è il **prezzo elevato** per un 125, anche se va detto che un mezzo come questo mantiene bene il valore dell'usato negli anni.

costa
€ 4.500
franco concessionario

Euro 3

GTS 125 Super

CHIARO E BEN LEGGIBILE

Il cruscotto è identico a quello della GTS 300 Super, bello e chiaro: ma le spie sono poco luminose di giorno. Comodo l'orologio digitale



MOLLA ROSSA SPORTIVA

L'ammortizzatore con molla rossa risalta sui nuovi cerchi in lega bicolore. È ben tarato e infonde sicurezza nelle curve veloci

Come va

Invariata la posizione di guida, comodissima e naturale: solo la sella nella parte posteriore è un po' troppo dura. Il nuovo 125 a 4 valvole e iniezione elettronica è grintoso e ben a punto, ma deve fare i conti con il peso della carrozzeria: lo spunto iniziale è buono ma poi perde di brio.

BILANCIATA E SICURA

La ciclistica è quella già apprezzata sulla 300: ha un avantreno sempre ben piantato a terra, scende in piega sicura ed è molto agile nei cambi di direzione. Anche nelle manovre a bassa velocità se la cava bene, grazie allo sterzo che permette di manovrare in poco spazio. **Ben tarati i freni**, giustamente meno "aggressivi" rispetto alla sorella maggiore.



Già in vendita
Consegna: immediata

LA CARTA D'IDENTITÀ

DATI TECNICI (dichiarati dalla Casa)	
Motore	monocilindrico 4 tempi
Cilindrata cm ³	124
Raffreddamento	a liquido
Alimentazione	a iniezione
Cambio	automatico
Potenza CV (kW)/giri	14,9 (11)/9750
Freno anteriore	a disco
Freno posteriore	a disco
Velocità massima km/h	nd
DIMENSIONI	
Altezza sella cm	79
Interasse cm	137,0
Lunghezza cm	193
Peso kg	nd
Pneumatico anteriore	120/70-12
Pneumatico posteriore	130/70-12
Capacità serbatoio litri	9,5
Riserva litri	nd
PER COMPRARLA	
Prezzo euro	4.500
Consegna	immediata
Informazioni clienti	800.818298

www.vespa.com

QUALE MODELLO SOSTITUISCE VESPA GTS 125



Rispetto alla GTS Super cambiano solo alcuni particolari estetici, mentre il motore ha circa mezzo cavallo in meno e non è a iniezione. La Vesta GTS si trova ancora da alcuni concessionari, costa 230 euro in meno di listino e ha il portapacchi posteriore in metallo (che manca nella GTS Super).

VA BENE PER...	SÌ	NO
La città	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I lunghi viaggi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Le gite brevi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autostrade e tangenziali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>