

Peugeot

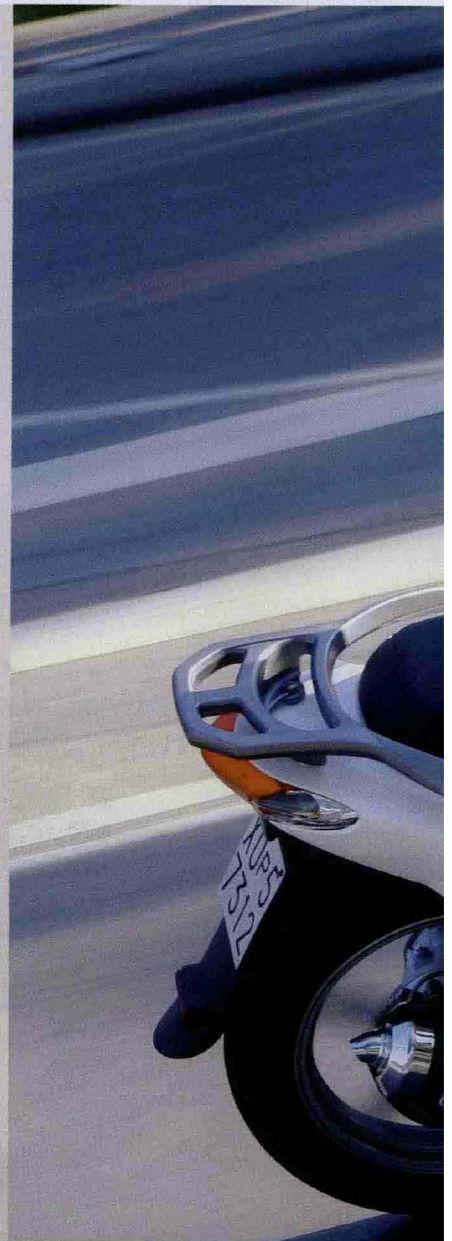
Test

LXR 125-200



Spazio ok ma...

Nel retroscudo è presente il classico gancio portaborse, ma non c'è alcun vano. Eppure, almeno ad occhio (vedi foto a destra), il frontale sembra abbastanza profondo da permettere di ricavarne uno.



Ci sono anch'io

È già in vendita a partire da 2.850 euro c.i.m. lo scooter "cittadino" più economico di Peugeot. L'LXR, disponibile nelle motorizzazioni 125 e 200, deriva dal SYM H-D Evo. È agile e confortevole, ma migliorabile nella frenata e nella resa degli ammortizzatori posteriori

di Fabio Meloni



In Italia, in media ogni 7 minuti (notti e festività comprese), si vende uno scooter a ruota alta di fascia medio-economica con cilindrata compresa tra 125 cc e 200 cc. Quello che va per la maggiore è sempre lui, l'Honda SH (3.445 euro c.i.m. il 125, 3.595 euro il 150). Ma subito dietro, Aprilia Scarabeo (2.990 euro il 125, 3.190 euro il 200), Kymco People (2.299 euro il 125, 2.499 euro il 200) e Piaggio Liberty (2.730 euro il 125, 2.830 euro il 150) sono stati venduti, da gennaio 2005 ad aprile 2009, in oltre 160.000 pezzi. Fino ad oggi Peugeot, che pure ha 12 scooter a listino per un totale

di ben 60 versioni disponibili, non ha avuto in gamma un modello in grado di competere in questo che è il mercato italiano più importante. Il Geopolis, finora l'unico "cittadino" a ruota alta (16"-16") della Casa del Leone, ha un prezzo troppo elevato: il 125 parte da 3.850 euro c.i.m. Con il neonato LXR 125 e 200 Peugeot colma la sua lacuna: propone uno scooter più economico (2.850 euro il 125, 3.100 euro il 200), a ruota alta (16"-16") e abbastanza ben fatto. Anche se di Peugeot, in questo scooter, non c'è molto. La base di partenza è infatti il taiwanese SYM H-D Evo. Gli interventi della Casa francese, perlopiù estetici,

riguardano pochi dettagli: lo scudo anteriore è stato ridisegnato così come il faro, il parafango e la piccola "unguia" sopra la strumentazione. Aggiungiamo all'elenco anche la verniciatura, prevista in bianco, blu e grigio. Le finiture appaiono sufficienti, in rapporto al prezzo. C'è del buono, come la sella correttamente imbottita sia per il pilota che per il passeggero, l'ampio maniglione-portapacchi posteriore, i cavalletti centrale e laterale di serie e la pedana poggiapiedi spaziosa e ben sagomata. Però non piace la strumentazione, che appare vecchiotta, o il terminale di scarico con diverse parti cromate che fa molto Far East, o an-



Rispetto al SYM cambia il frontale

La parte anteriore è quella maggiormente modificata: inediti il faretto e la mascherina con lo stemma di casa. La strumentazione cambia nella grafica ma è la stessa del SYM H-D: ha un orologio digitale e i livelli di carburante e temperatura del liquido di raffreddamento. Nel sottosella trova spazio un casco jet di generose dimensioni. Il tappo della benzina si trova sul lato sinistro della carenatura. L'XR ha due freni a disco da 220 mm con pinze a 2 pistoncini.

Test

Peugeot
LXR 125-200

cora la scelta di alcune plastiche dall'aspetto economico. Nel traffico delle vie del centro all'ora di punta, l'XR svolge nel migliore dei modi il suo lavoro di passeggero. In sella è feeling immediato. Lo spazio a disposizione è ampio anche per i più alti di 1,80 m; il manubrio ben posizionato invita il busto ad una posizione naturale e la pedana è ampia. Il passeggero è ospite gradito: ha due pedane poggiate piedi estraibili, un comodo maniglione e una porzione di sella adeguata. La guida è subito facile e intuitiva, e le ruote da 16" trasmettono una bella sensazione di stabilità su ogni tipo di fondo. Leggero e agile, l'XR dispone di un raggio di sterzo a prova di

ingorgo ed è abbastanza compatto da infilarsi in ogni pertugio. Pertugio da cui poi è facile scappare grazie alle prestazioni più che sufficienti offerte dalle motorizzazioni. Lo spunto maggiore del 200 cc (a iniezione) si fa rimpiangere sul 125 cc (a carburatore), ma solo nei sorpassi "azzardati". Su entrambi, però, è abbastanza elevata la rumorosità meccanica. Un altro appunto: al contrario della forcella i due ammortizzatori posteriori risultano un po' secchi sulle sconessioni. Dispongono, comunque, della regolazione del precarico molla su quattro posizioni. Per quanto riguarda l'impianto frenante, è composto da una coppia di dischi da 220 mm lavorati da pinze a due pistoncini. Se al posteriore risulta abbastanza potente e modulabile, non si può dire altrettanto per l'anteriore, dove servirebbe maggior mordente.

Dati tecnici

(Tra parentesi i dati dell'XR 200)

Motore: monocilindrico 4T raffreddato a liquido. Distribuzione a 4 valvole. Alesaggio per corsa 57 x 48,8 (61 x 58,6) mm, cilindrata 124,5 (171,2) cc, rapporto di compressione 10,5:1 (10,8:1), potenza max 13,1 CV - 9,7 kW a 8.500 giri (15,6 CV - 11,5 kW a 7.500 giri), coppia max 1,11 kgm - 10,9 Nm (1,55 kgm - 15,3 Nm) a 6.500 giri. Avviamento elettrico. **Alimentazione:** carburatore (iniezione elettronica), serbatoio benzina da 8 litri. **Trasmissione:** finale a cinghia; frizione centrifuga automatica; cambio con variatore automatico. **Sospensioni:** anteriore forcella telescopica da 33 mm, posteriore due ammortizzatori regolabili nel precarico su 4 posizioni. **Freni:** anteriore disco da 220 mm con pinza a due pistoncini, posteriore disco da 220 mm con pinza a due pistoncini. **Ruote:** pneumatico ant. 100/80-16", post. 120/80-16". **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 2.065, larghezza 705, altezza 1.255, interasse 1.385, altezza sella 790, 135 kg a secco. **Optional:** bauletto, parabrezza maggiorato con paramani integrati. **Prezzo:** 2.850 euro (3.100 euro) indicativo chiavi in mano.

Comodi in due

Tra i pregi dell'XR c'è l'abitabilità. Sia il pilota che il passeggero dispongono di un'ampia porzione di sella e la pedana poggiatepiedi è spaziosa. Comode anche le pedane richiudibili del "secondo".



158 06/09
MOTOCICLISMO