



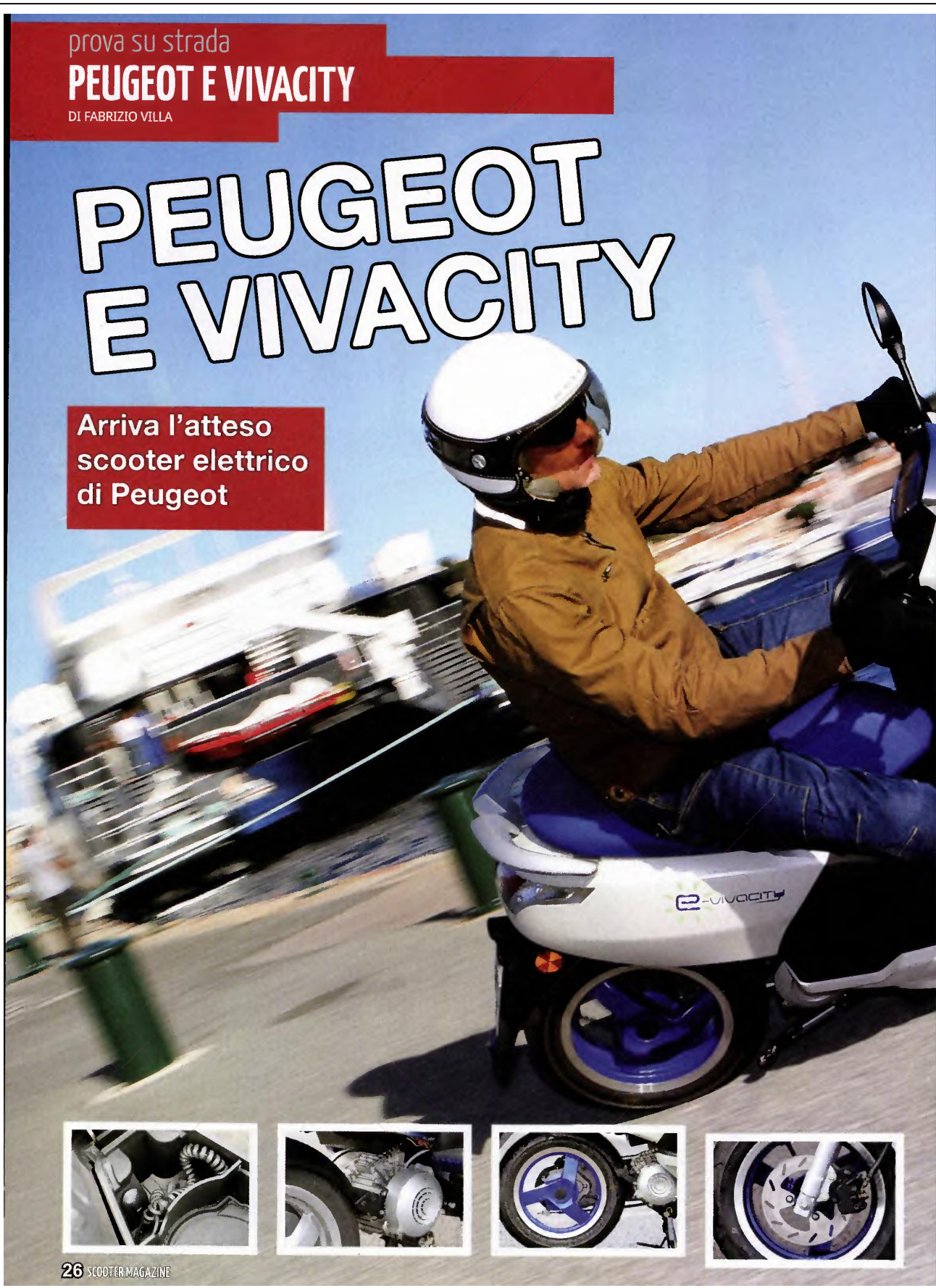
prova su strada

## PEUGEOT E VIVACITY

DI FABRIZIO VILLA

# PEUGEOT E VIVACITY

Arriva l'atteso  
scooter elettrico  
di Peugeot





**D**i moto e scooter elettrici si parla in modo sempre più insistente, vengono presentati prototipi anche dai marchi automobilistici più 'cool' come Mini, Smart e Volkswagen, ma fino ad ora se ne sono venduti pochissimi, nonostante gli incentivi nazionali del 2010 e quelli locali ancora in vigore. E il motivo, oltre che economico/tecnologico, è dovuto in gran parte all'assenza di modelli prodotti dai grandi marchi motociclistici, con un'offerta prevalente lasciata a veicoli di bassa tecnologia, prodotti in Cina e ri-brandizzati per il mercato europeo da marchi poco conosciuti. Il 2011 potrebbe però rappresentare l'anno di svolta, con l'arrivo delle proposte di colossi come Honda, Peugeot e Yamaha. Nello specifico eccoci a parlare di Peugeot e-Vivacity, uno scooter omologato come ciclomotore e strettamente derivato dai 50cc 'termici' già nel listino dell'azienda francese. E proprio qui sta una delle novità introdotte da e-Vivacity, il fatto di assomigliare in tutto e per tutto ad uno scooter 'tradizionale', senza design 'futuristici' che possono disorientare, ma con l'attenta caratterizzazione grafica di un veicolo già originale ed elegante di suo. E la trazione elettrica fa bene anche al design, visto che la sparizione della marmitta sul lato destro mette in bella evidenza la ruota, soprattutto nell'appariscente blu

metallizzato abbinato al bianco perlato della carrozzeria. E veniamo al cuore di e-Vivacity, ovvero alla parte propulsiva, che utilizza un motore sincrono di tipo 'brushless' con magneti permanenti, raffreddato ad aria e posizionato davanti alla ruota posteriore a cui trasmette il moto attraverso una cinghia dentata nel carter sinistro. Erogena una potenza massima di 3 kW a 6000 giri con una coppia di 14 Nm, valori che consentono di raggiungere la velocità massima legale di 45km/h, con un'accelerazione 0-100 metri in 12"30, paragonabile, anzi leggermente inferiore al risultato del 'cugino' a 4 tempi.

La riserva d'energia è fornita da due batterie Saft agli ioni di litio per 2kWh complessivi, posizionate una sotto al tunnel e una davanti al motore, per mantenere basso il baricentro ottimizzando lo spazio disponibile. Offrono un'autonomia mediata di 45km in ambito urbano, che salgono a 60km viaggiando a 45km/h costanti e hanno una durata stimata in 1.000 cicli, ovvero 10 anni o 40.000 km. A bordo troviamo due cariche batterie da 250W/5A che lavorano contemporaneamente collegando il cavo posizionato sotto la sella ad una normale presa domestica. Consentono di raggiungere una ricarica completa in 5 ore, che si riducono a 3 fermandosi all'80%. Altra novità per un veicolo elettrico è



## prova su strada PEUGEOT CITYSTAR

l'assenza di 'sacrifici' per quanto riguarda i vani bagaglio, l'abile collocazione di motore, batterie e caricabatterie ha infatti consentito di mantenere intatto lo spazio record (35 litri), offerto da Vivacity, che al sottosella in grado di ospitare un casco integrale affianca l'esclusivo vano frontale sufficiente a riporre un casco demi-jet. Del tutto simile agli omologhi a propulsione termica anche la ciclistica, con telaio in tubi, forcella idraulica, monoammortizzatore, ruote da 12 pollici e impianto frenante disco/tamburo. Identiche sono anche le misure caratteristiche, tranne l'interasse che cresce di 30mm e il peso che sale dai 98kg (a secco) della versione 4T ai 115kg di e-Vivacity, un risultato inaspettato

solo pochi anni fa, ottenuto in gran parte grazie al risparmio di peso delle moderne batterie (16 kg totali). Ed eccoci alla prova pratica, che si è svolta a Saint-Tropez e dintorni, cornice ideale per uno scooter di questo tipo. Va infatti premesso che la sua destinazione d'uso sono proprio i piccoli centri urbani o il centro storico delle grandi città.

La prima cosa a cui occorre fare l'abitudine è l'assenza totale di rumore, soprattutto da fermi, così che solo la ricca strumentazione può offrire le informazioni sullo stato dello scooter. Bisogna poi scegliere fra quattro modalità di funzionamento premendo un (minuscolo) pulsante sul cruscotto: 'full power' offre le massime prestazioni ed è di gran lunga la

più godibile, 'economy' limita la velocità a 25km/h e 'pedonale' la blocca a 6km/h, entrambe necessarie per aver accesso a zone di traffico limitato (già regolamentate in altri stati), troviamo infine la retromarcia, quasi superflua visti peso e dimensioni dello scooter.

Si parte ruotando la manopola dell'acceleratore, nella totale assenza di vibrazioni, accompagnati dal leggero sibilo della trasmissione e dal vento della 'corsa', con prestazioni equiparabili a quelle di un cinquantino a quattro tempi e si arriva abbastanza rapidamente ai 45km/h di legge (48km/h indicati). Anche bilanciamento dei pesi, stabilità e maneggevolezza sono paragonabili ad uno scooter 'termico'

e di fatto ci si muove agili nel traffico potendo contare su un ampio raggio di sterzo e cambi di direzione fulminei. Le sospensioni sono tarate sul rigido, forse troppo vista la tipologia di scooter e l'impianto frenante punta più sull'efficacia del disco anteriore che sul tamburo posteriore, solo sufficiente. Pur nei pochi chilometri percorsi, il feedback offerto dalle tacche sulla strumentazione sembra confermare l'autonomia dichiarata e questa è un'ennesima novità, visto che in genere i valori dichiarati risultano poi estremamente ottimistici. L'unico appunto che ci sentiamo di muovere è sulla reattività del motore alla rotazione dell'acceleratore, in ritardo di qualche istante, a cui occorre





fare l'abitudine, soprattutto negli slalom a bassissima velocità. In conclusione uno scooter ottimamente realizzato, con la migliore tecnologia attualmente disponibile, guidabile come uno scooter 'tradizionale', nei confronti del quale si avvantaggia non emettendo rumore e CO2, ma che rimane limitato nell'autonomia ed economicamente svantaggiato dal costo attuale delle batterie (circa 1500 €). Una scelta da fare più con un cuore ecologista o per esigenze personali (ad esempio il vivere in zone a traffico limitato o dove silenzio e assenza di inquinamento sono prioritarie, pensiamo ad esempio ad un mezzo di servizio per la polizia municipale su un bel lungomare) che con il portafoglio. Il gap tra il co-

sto del corrispondente modello con motore a scoppio e questo E-Vivacity è di 2.000 eur, costo che si ammortizza solo dopo un lunghissimo uso, che corrisponde grossomodo probabilmente alla vita utile delle batterie e comunque considerando anche i ridotti costi di manutenzione e spese di bollo, naturalmente al netto di eventuali incentivi, che finiscono per rappresentare il vero ago della bilancia nella competitività o meno dei veicoli elettrici. Bisogna però riconoscere alla Peugeot il buon lavoro fatto e, come tutti i prodotti di tipo industriale, l'ipotesi che nel tempo i costi possano essere aggiornati verso il basso con la maggiore produzione che si prevede negli anni futuri.



## Scheda tecnica

### Peugeot e-Vivacity

<b>TIPO DI MOTORE:</b>	Elettrico sincrono trifase "brushless" a magneti permanenti
<b>RAFFREDDAMENTO:</b>	Aria
<b>ALIMENTAZIONE:</b>	2 batterie agli ioni di Litio da 1Kwh ciascuna
<b>TEMPI DI RICARICA:</b>	Ricarica completa in 5 ore con 2 caricatori di serie (80% di ricarica in 3 ore)
<b>POTENZA MASSIMA:</b>	3 Kw
<b>TRASMISSIONE:</b>	2 pulegge fisse con cinghia dentata
<b>SOSPENSIONE ANT.:</b>	Forcella idraulica
<b>SOSPENSIONE POST.:</b>	Ammortizzatore idraulico
<b>FRENO ANT.:</b>	Disco Ø 200 mm
<b>FRENO POST.:</b>	Tamburo Ø 110 mm
<b>PNEUMATICO ANT.:</b>	120/70 - 12
<b>PNEUMATICO POST.:</b>	120/70 - 12
<b>AUTONOMIA:</b>	45 Km ciclo urbano, 60 Km a velocità stabile
<b>MODALITÀ:</b>	3 modalità di utilizzo in marcia avanti + 1 in marcia indietro
<b>DIMENSIONE LXLXL:</b>	1923x680x1168 mm
<b>INTERASSE:</b>	1368 mm
<b>ALTEZZA SELLA:</b>	786 mm
<b>PESO:</b>	115 Kg
<b>VANO SOTTOSELLA:</b>	Per un casco integrale
<b>VANO JET-IN:</b>	Per un casco jet con visiera
<b>ANTIFURTO:</b>	Immobilizer
<b>GARANZIA VEICOLO:</b>	2 anni
<b>GARANZIA BATTERIE:</b>	4 anni
<b>PREZZO:</b>	3.800 €

