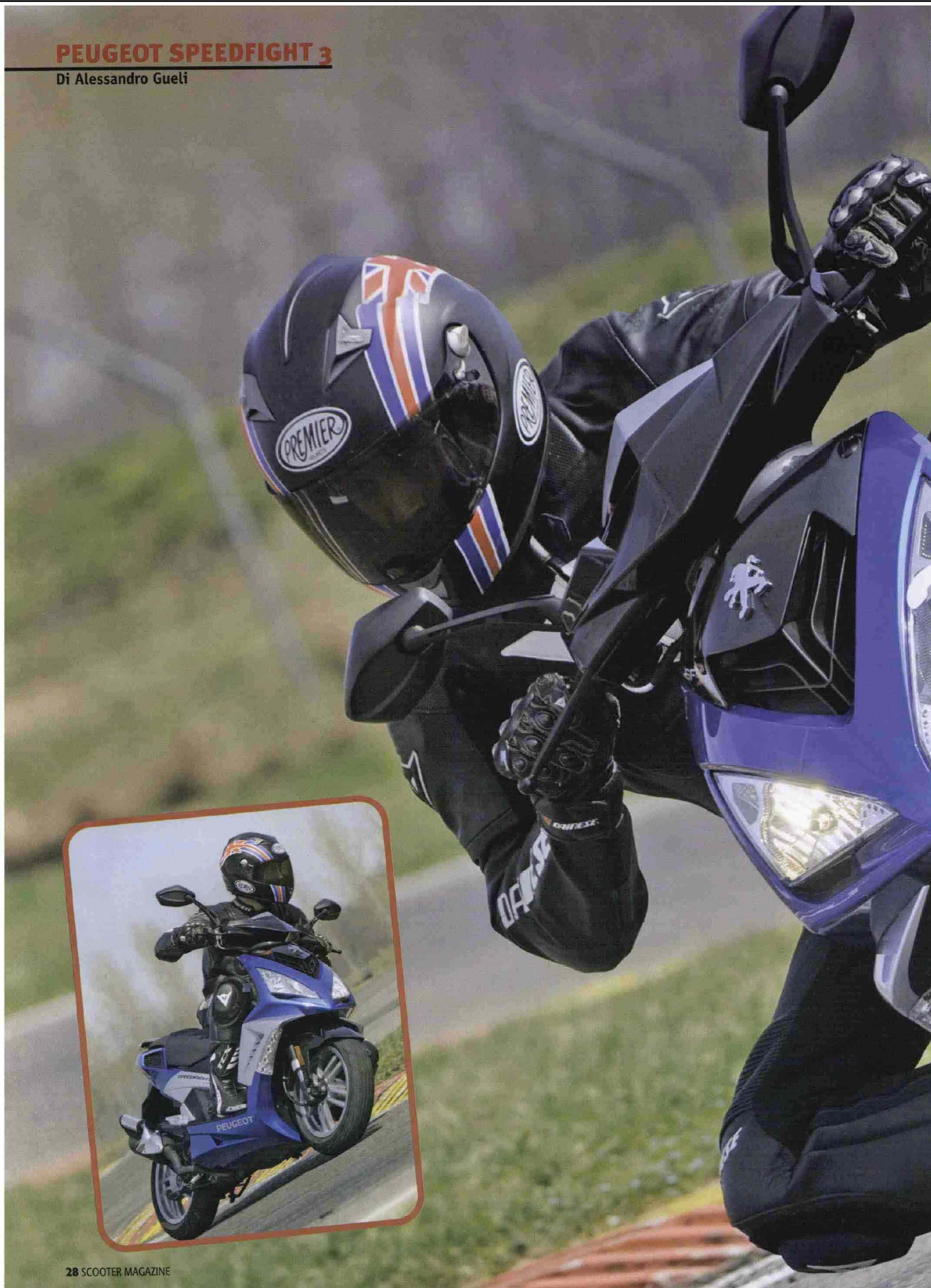


PEUGEOT SPEEDFIGHT 3

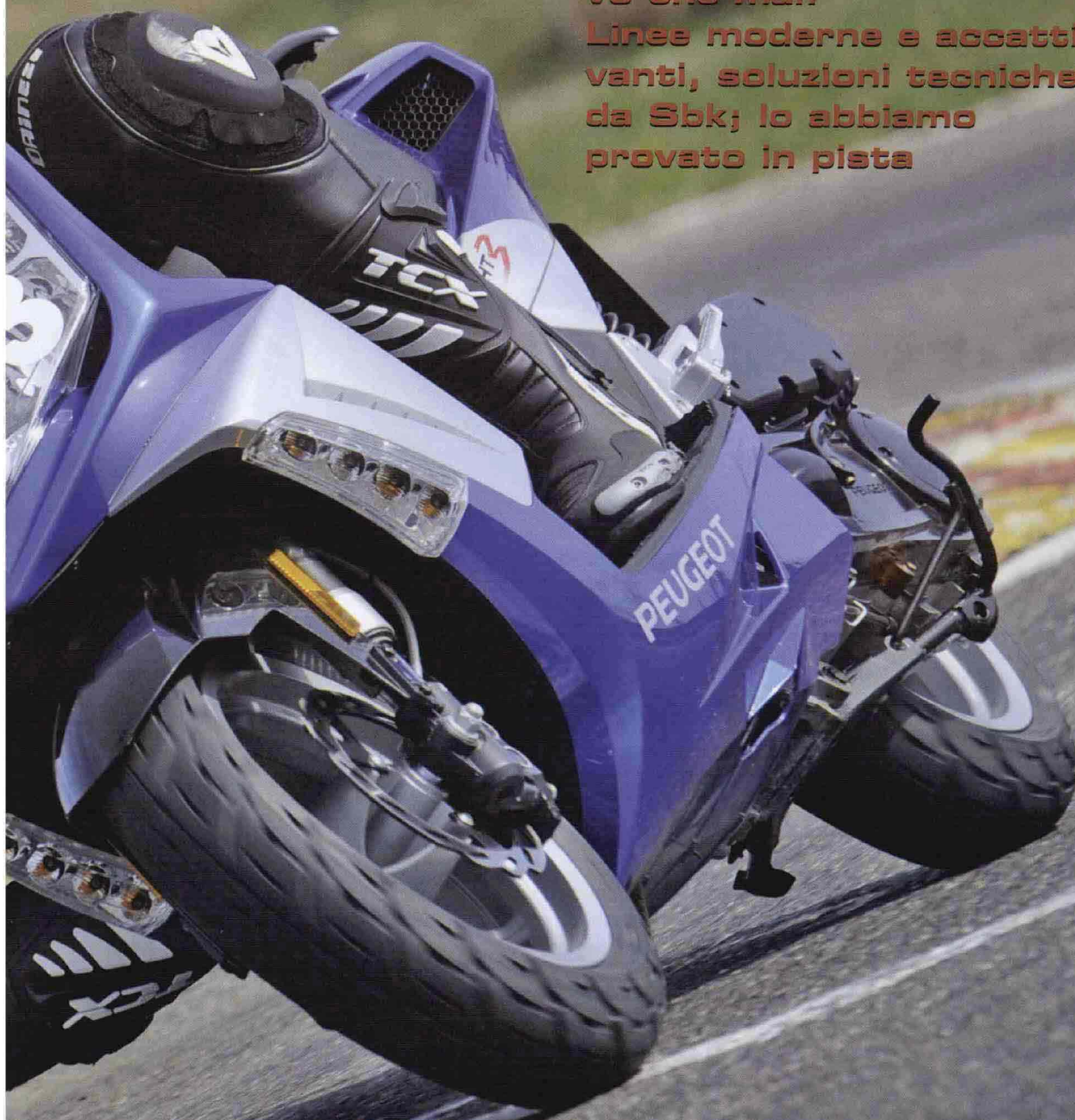
Di Alessandro Gueli



Il ritorno di un mito...

Tutto nuovo e ancora più sportivo, lo Speed-fight torna più aggressivo che mai.

Linee moderne e accattivanti, soluzioni tecniche da Sbk; lo abbiamo provato in pista





Itratti sono affusolati e spigolosi, proprio come vuole la tendenza 2009. Compatto nelle dimensioni ma ospitale sia per il pilota che per il passeggero. I dettagli estetici sono molto curati e comunicano alla vista il carattere racing di questo nuovo 50cc super sport. Molto bello il frontale caratterizzato dal doppio faro distintivo, le prese d'aria sullo scudo e le finte griglie d'aerazione sulla coda, quest'ultima compatta e filante. Degni di nota alcuni particolari tecnici come la nuova forcella da 32mm con steli rovesciati (sulla versione precedente era mono-braccio), il freno anteriore Shuricane con profilo Wawe da 215mm dotato di pinza ad attacco radiale (primo scooter 50 a

montare questa soluzione). Molto belli sono i cerchi a razze da 13 pollici con sezione 130. La strumentazione è digitale, moderna e ricca di informazioni. Le versioni sono due, con raffreddamento ad aria o a liquido; quest'ultima e più raffinata versione monta al posteriore un mono ammortizzatore con cartuccia separata.

Le dotazioni ad uso quotidiano e di contorno sono poi complete; presa da 12v e vano sotto sella che contiene un casco integrale. Sella rivestita in pelle con doppie cuciture rosse, terminale rovesciato e indicatori di direzione micro lamp Cristal.

IN SELLA

Lo Speedfight in questa nuova

versione guadagna in comfort e guidabilità. È più lungo di 12cm e guadagna 3 cm di interasse. La sella rimane a 800 mm da terra ma cambia il profilo, completamente ridisegnato, ora più adatto alla guida sportiva, ad ogni modo resta confortevole. Anche l'importanza riservata al passeggero è degna di nota; la porzione di sella è sufficiente e ci sono le pedane a scomparsa ed una piccola maniglia posteriore molto ben integrata nella linea dello scooter.

Avverto subito una maggiore ospitalità in sella, tutto mi sembra a portata di mano e nella corretta posizione. Busto eretto e manubrio alla giusta altezza, la pedana non è molto ampia ed il retro scudo rastremato. Abbiamo

però spazio in abbondanza per le gambe ed una buona profondità per sistemare i piedi, ottima soluzione che mi consentirà di fare pressione con le gambe per indirizzare lo Speedfight tra i cordoli del circuito di Ottobiano.

GAS IN MANO

La Peugeot ha organizzato un'intera giornata di prove in pista, con tanto di "cronometrate" e gara finale. Quale migliore occasione per saggiare pienamente le doti ciclistiche e meccaniche di questo scooter? Intanto apprezzo da subito la scelta del cerchio da 13 pollici con pneumatico di larga sezione che, unito alla ciclistica solida e sempre neutrale, mi permette di prendere confidenza fin dai primi giri. Davvero

PEUGEOT SPEEDFIGHT 3

SCHEDA TECNICA

PEUGEOT SPEEDFIGHT 3

Motore:	monocilindrico 2 tempi	Altezza sella:	800 mm
Cilindrata:	49,9 cc	Vano sottosella:	nd
Alesaggio x corsa:	nd	Peso a secco:	97 kg
Alimentazione:	carburatore	Capacità serbatoio:	8 l
Raffreddamento:	aria o Liquido	Standard omologazione:	E2
Accensione:	elettronica	Prezzo:	da 2.000 euro FC
Potenza max cv/giri:	nd		
Coppia max kgm/giri:	nd		
Avviamento:	elettrico		
Frizione:	automatica CVT		
Trasmissione finale:	cinghia		
Sospensione ant.:	forcella rovesciata da 32 mm		
Sospensione post.:	mono ammortizzatore disco Wave		
Freno ant.:	Shuricane 215 mm		
Freno post.:	tamburo 110 mm		
Pneumatico ant.:	130/60/13		
Pneumatico post.:	130/60/13		
Dimensioni Interasse:	1895 x 700 x 1150		
	1.257 mm		



Qui sopra, la gamma colori del nuovo Speedfight

molto ben bilanciato, questo nuovo Speedfight è molto più vicino al concetto di guida " motociclistica", non presenta reazioni nervose e scende in piega con grande sicurezza e appoggio. La forcella è solida e scorrevole, tant'è che rimane efficace anche nelle staccate più violente. Anche il mono ammortizzatore posteriore lavora bene, tiene a bada il posteriore e scongiura fenomeni di oscillazione in percorrenza di curva. Meno reattivo e scorbuto, ad esempio dello Zip, è più facile ed intuitivo da portare al limite, va guidato maggiormente con il corpo ed è proprio questa la sua arma vincente. La frenata è bilanciata ed il disco anteriore "oversize" mi permette di staccare con forza

senza mai mostrare segni di affaticamento, mentre il tamburo posteriore è modulabile, una buona caratteristica che mi permette di accarezzare la leva in curva senza rischiare il bloccaggio della ruota. Giro dopo giro apprezzo sempre di più la bontà di questo nuovo progetto. Maggiore lunghezza e maggiore interasse si traducono in una maggiore precisione e stabilità nella guida al limite anche grazie alla scelta di alloggiare il serbatoio carburante sotto la pedana. In questo modo si abbassa il baricentro e si centrano le masse. Il peso dichiarato è di 97 kg a secco, davvero ben distribuiti. Il monocilindrico 2 tempi ha un ottimo spunto in partenza e, ad ogni richiamo del gas, la spinta

percepita è soddisfacente, tenendo presente che i mezzi utilizzati in questa giornata di prove erano "liberi", cioè senza le restrizioni imposte dal codice. Ho riscontrato una netta differenza prestazionale a favore del motore raffreddato a liquido, che mantiene costante il suo potenziale anche se stressato a lungo e vanta inoltre una maggiore velocità di punta. Anche le gomme Hutchinson di primo equipaggiamento si sono comportate bene, peccato per il cavalletto centrale che, toccando l'asfalto precocemente, non ci ha permesso di sfruttare completamente i pneumatici.

CONCLUSIONI

Uno scooter davvero sportivo,

molto ben realizzato, trasmette un'ottima qualità generale nei dettagli e nelle finiture. Il piacere di guida è elevato e sicuro, però il nuovo Speedfight si trova a suo agio anche nella vita di tutti i giorni grazie alle dotazioni di serie e all'ottima ergonomia. Mi auguro che questo prodotto trovi presto collocazione in un trofeo ad esso dedicato, ma state tranquilli... Una vicina mi dice che saremo accontentati!

Le versioni sono Aria e Liquido, le colorazioni sono Grigio/Argento, Rosso/Argento e Blu/Argento. A breve sarà disponibile la bellissima colorazione RS. I prezzi partono da 2.000 euro Franco Concessionario.