

PEUGEOT SATELIS 125

PREGI ● Posizione in sella

DIFETTI ● Rumorosità del motore

PREZZO da € 3.990 a € 4.490



PROVA SCOOTER

Petit business class

di Cristina Bacchetti | Per il 2012 Peugeot Satelis 125 si rinnova: linee più morbide, emissioni e consumi ridotti (28 km/l) e maggiore capacità di carico. Già disponibile nei concessionari a 3.990 Euro per la versione base, 4.490 per quella con ABS



Satelis 125, tutto nuovo

Non un semplice restyling, ma un vero e proprio cambio di look per la rinnovata versione 2012 di **Satelis 125**. Ventisettemila, tante sono le parti della carrozzeria che sono state sostituite (quindi circa l'80%), rendendo lo scooter più dolce nelle linee, con un DNA quasi automobilistico per finiture e comfort. A qualcuno l'idea di un 125 dalle dimensioni e dal peso non certo contenuti potrebbe far storcere il naso. Le indagini di mercato invece confermano che il settore degli scooter GT di piccola cilindrata è cresciuto negli ultimi due anni, contro un lieve calo del ruota alta, da sempre segmento leader in Italia. Il cliente tipo che si avvicina a questo tipo di prodotto arriva generalmente dall'automobile, non cerca quindi grandi cilindrata e prestazioni da record, ma comfort

e sicurezza. E in questo senso si è mossa Peugeot per migliorare il suo 125 GT, sul mercato dalla primavera del 2006. La nuova versione sarà assemblata nello stabilimento Peugeot di Mandeure, in Francia, dove i controlli in fase di produzione sono stati rigorosi: 400.000 chilometri di test su strada, 5.000 ore di prove al banco e 10.000 avviamenti consecutivi del motore. Tour de force.

Il motore

Il propulsore che equipaggia Satelis è lo stesso che abbiamo già potuto apprezzare sul fratre **Citystar**: il 125i LFE (Low Friction Efficiency) raffreddato a liquido, ad iniezione diretta, omologato Euro 3. Si tratta di un monocilindrico 4 valvole che ha subito numerosi interventi al fine di ridurre gli attriti: l'albero a camme è

stato montato su cuscinetti e i bilancieri su rulli. I 15 cavalli del motore (soglia massima concessa per la guida con patente B) sembrano non sentire i 160 kg del francesino, che può vantare una discreta accelerazione che gli fa percorrere, da fermo, 100 metri in 9,5 secondi e raggiungere una velocità di punta di 115 km/h. La rumorosità del motore è stata diminuita di 3 decibel, quindi circa del 50%. Un occhio di riguardo ai consumi, dichiarati di 28 km/l nel ciclo misto, che si traducono in una percorrenza di 360 km con un pieno del serbatoio da 13,2 litri. Ultima nota, per i più

attenti all'ambiente: Satelis emette 65 grammi di CO₂/km.

Dotazioni di bordo

Meno spigoloso del suo predecessore, Satelis mantiene comunque le linee di famiglia e il gruppo ottico anteriore a V, col leoncino che fa bella mostra di sé tra i due fari, lo rende inconfondibilmente 100% Peugeot. I due grandi fanali, dotati di LED per le luci di posizione, pensano anche alla sicurezza accendendosi sempre entrambi e contando su lampade alogene che garantiscono una visibilità migliorata del 35%. Punto di forza del GT made in France è indubbiamente la capacità di carico: il look rinnovato gli ha permesso di guadagnare il 12% di capacità nel vano sottosella, illuminato, che può contenere due caschi integrali. Il baule, perché quasi di baule possiamo parlare, si apre con una soglia di carico a 800 mm e l'apertura - a 62° - è azionabile tramite il telecomando (disponibile come optional) o con uno scatto in senso orario, quindi contrariamente allo standard, della chiave di accensione. Pro dell'innovativo sistema: poter accedere al vano sottosella senza necessariamente spegnere il motore. Contro dell'innovativo



sistema: il rischio di aprire il bauletto in caso di troppa veemenza in fase di accensione dello scooter. Problema facilmente risolvibile con l'abitudine: durante il test ho visto pochi vani aprirsi inutilmente più di una volta, e la spia dedicata sul computer di bordo permette di accorgersene per tempo, evitando di partire col bagaglio al vento. Completano la dotazione il vano portaoggetti con serratura sulla sinistra, che ha una profondità di 250 mm e ospita la presa da 12V per la ricarica del cellulare, e lo "svuotatasche" con apertura push al centro del manubrio. Immane, soprattutto per le fanciulle, il gancio portaborsa. La strumentazione ha un layout automobilistico: tachimetro e contagiri tondi fanno da cornice al computer di bordo posto tra i due, ampio e ben leggibile anche con molta luce grazie alla retroilluminazione blu. Temperatura esterna, livello carburante, temperatura dell'olio, orologio, contachilometri, consumi medi... tutto sotto controllo. Nota di merito infine per il cavalletto laterale che, se abbassato a motore acceso, non comporta lo spegnimento del mezzo.

Ciclistica e sicurezza

I tecnici francesi hanno dedicato particolare attenzione agli aspetti relativi alla sicurezza: il cicalino per non dimenticare gli indicatori



“ L'ergonomia, la strumentazione completa, **gli ampi specchietti** retrovisori e la sensazione di **viaggiare su una rotaia**, rispondono perfettamente alla **necessità di comfort** e feeling **richiesti dall'utente** ”



di direzione accesi, le quattro frecce, sino ad un impianto frenante con dischi da 260 mm all'anteriore e 210 al posteriore, completamente rivisto e migliorato. Si avvale ora di un nuovo impianto Nissin, con pinza anteriore a 3 pistoni, antibloccaggio su entrambe le ruote e sistema di frenata combinata: agendo sulla leva destra si aziona la frenata integrale, più sicura e progressiva, che va a ridurre la distanza necessaria per l'arresto fino al 50% rispetto ad un sistema classico. A corollario del pacchetto ciclistico, Satelis può fare affidamento su un telaio a doppia culla in acciaio rinforzato, con forcella da 37 mm. Al comparto sospensioni posteriori troviamo invece due ammortizzatori idraulici regolabili su quattro posizioni di precarico, con una corsa di 110 mm. Le ruote da 14" all'anteriore e da 13" al posteriore sono equipaggiate con gli ottimi pneumatici Michelin City Grip (120/70 e 140/60), che ben si sono comportati anche sotto la pioggia e sulle numerose zone di terriccio incontrate durante il test nella campagna mantovana.

ABS

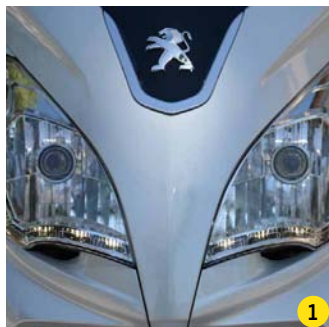
Nel 2002 Peugeot fu la prima Casa a proporre l'ABS di serie su un 125: lo scooter in questione era l'Elystar. Anche la prima versione di Satelis, nata nel 2006, era dotata di ABS e non poteva essere altrimenti per il m.y. 2012. Il dispositivo antibloccaggio di terza generazione, di serie sulle versioni Urban e Executive e sviluppato con Nissin, agisce ora su entrambe le ruote tramite una tecnologia che offre maggiore progressività della frenata. Durante il nostro test abbiamo potuto provare entrambe le versioni: il modello con ABS merita quei 500 Euro in più richiesti per mettercelo nel box.

Come va

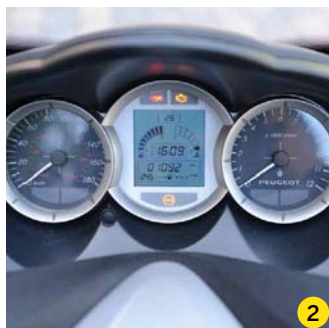
Non appena in sella mi colpisce positivamente la comodità della posizione di guida, con la quale personalmente di norma non vado d'accordo su questo tipo di mezzi (in genere gli scooter GT hanno la sella molto larga che obbliga a tenere le gambe in posizione

innaturale, peggiorando il contatto con il terreno al semaforo). L'altezza della sella è stata abbassata di 15 mm, così come la seduta del passeggero (rivista nell'ergonomia e con pedane poggiate piedi estraibili), i piedi ben saldi a terra conferiscono quella sicurezza che Peugeot ha tanto ricercato per questo scooter, pensato anche per i neofiti. Lo scatto non è particolarmente brillante, ma la mole da spostare è importante (come detto, il peso è di circa 160 chili senza benzina). L'allungo non manca e il piacere di guida men che meno. Unica pecca del motore, la lieve rumorosità in marcia. Imponente alla vista, ma sorprendentemente agile in strada, porta volentieri a dargli subito del tu. L'ergonomia, la strumentazione completa, gli ampi specchietti retrovisori (anche questi molto automobilistici) e la sensazione di viaggiare su una rotaia, rispondono perfettamente alla necessità di comfort e feeling richiesti dall'utente. Le sospensioni ricalcano fedelmente la strada, con un punto in più a favore del posteriore, grazie anche alle quattro possibilità di regolazione. L'anteriore, in caso di forti sconnessioni della strada, risulta rigido e pecca un po' nell'attutire il colpo. Per quanto riguarda la frenata, come già accennato, lode alla versione con ABS per prontezza e precisione. La versione Premium, quella non munita di sistema antibloccaggio, offre comunque una frenata ben modulabile, ma negli arresti d'emergenza richiede una strizzata più decisa delle leve e la sicurezza che infonde non è la stessa che si può percepire con l'ABS, sistema ancora troppo trascurato dagli acquirenti dei mezzi a due ruote in Italia. Durante il nostro test abbiamo avuto modo di guidare Satelis anche sotto





1



2



3

1 Il gruppo ottico anteriore a V, col leoncino che fa bella mostra di sé tra i due fari.

2 Tachimetro e contagiri tondi fanno da cornice al computer di bordo, ampio e ben leggibile.

3 12% di capacità nel vano sottosella, illuminato, che può contenere due caschi integrali.



un bell'acquazzone primaverile: il comportamento su strada è rimasto ineccepibile, grazie anche ai già citati pneumatici Michelin. Lo scroscio ci ha dato modo di scovare un'altra chicca del Peugeot: un piccolo vano nella parte anteriore della sella nasconde un comodo coprisella impermeabile, che ci ha permesso di accomodarci sull'asciutto una volta rimontati in sella.

Accessori

Nonostante la dotazione di bordo sia già di ottimo livello, Satelis è personalizzabile con una lunga serie di accessori quali schienale per il passeggero, coprimanopole, manopole riscaldate, parabrezza di diverse misure e bauletto.

Da giugno a 3.990 Euro

Satelis 125 sarà disponibile da giugno in quattro colorazioni: nero

perlato, bianco perlato, oro Havane e grigio Quartz. E in tre versioni: Premium – cioè la versione base – a 3.990 Euro, Urban – con ABS – a 4.490 e Executive – con ABS e catena antifurto ABUS – a 4.590 Euro.

Per quanto riguarda i passaggi in officina, Peugeot prevede un piano di manutenzione ogni 5.000 chilometri. Ai primi 5.000 è previsto il cambio dell'olio e un check funzionale delle parti di sicurezza quali freni, pneumatici, bulloneria. Il tagliando vero e proprio con cambio olio, filtro, parti della trasmissione e freni è previsto a 10.000 chilometri.

A ottobre la famiglia si allargherà con una versione da 300 cc e nel 2013 si prospetta l'arrivo di un altro modello, a completare la gamma, che presumibilmente sfrutterà il nuovo motore da 400 cc che equipaggia [Metropolis Project](#), il 3 ruote che Peugeot ha presentato a EICMA 2011. **M**



VICTORY
Cross Roads
€ 18.990

SCHEDA TECNICA

Tempi: 4
Cilindri: 1
Cilindrata: 124,8 cc
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 15 cv (11 kW)
Coppia: nM
Marce: AV
Freni: D-D
Misure freni: 260-210 mm
Misure cerchi (ant./post.): 14" / 13"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 160 kg
Lunghezza: 2150 mm
Larghezza: 765 mm
Capacità serbatoio: 13,2 l
Segmento: Scooter Ruote basse

Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

Moto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

Numero 33
69 Pagine

MotoGP Giappone
Pedrosa torna alla vittoria!
Rossi che occasione!
Le pagelle del GP

SBK Francia
Checa vince le due gare ed è campione del mondo!
Melandri e Laverty in BMW

Mercato
Ducati Multistrada e Hypermotard cambiano grafiche e colori per il 2012

[PROVA NAKED]
Ducati Streetfighter 848
da Pag. 2 a Pag. 13

CARLOS CHECA World Superbike Champion 2011

All'Interno
NEWS: N. Cereghini "Spesso nei miei sogni c'è la moto. Anche per voi" | Bayliss sfiora il record con la Ducati 1199
Norme europee più dure per la sicurezza | MX: Desalle a riposo dopo l'operazione | Tyler Villopoto Re dello Scrub



Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano
P. Iva 11921100159

Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

Capo Redattore

Andrea Perfetti

Redazione

Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo

Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini
Enrico De Vita
Ottorino Piccinato
Antonio Privitera
Antonio Gola
Alfonso Rago

COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.
Email: staffmoto@moto.it

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.