



- Zum neuen MAGAZIN Gratis-Leseprobe**
- [Startseite](#)
 - [News & Stories](#)
 - [News](#)
 - [Interviews](#)
 - [Feature](#)
 - [Vintage](#)
 - [Sport](#)
 - [Test & Technik](#)
 - [Roller](#)
 - [125er](#)
 - [E-Bikes und Pedelecs](#)
 - [Neue Konzepte](#)
 - [E-Cars](#)
 - [Service](#)
 - [Händler](#)
 - [Links](#)
 - [Touring](#)
 - [Österreich](#)
 - [International](#)
 - [Kleinanzeigen](#)
 - [Gebrauchte Roller](#)
 - [Gebrauchte 125er](#)
 - [Bekleidung](#)
 - [Zubehör](#)
 - [Teile](#)
 - [Inserate aufgeben](#)
 - [Katalog](#)
 - [Roller](#)
 - [125er](#)
 - [Kontakt / Impressum](#)

content

Gefällt mir Teilen 14

ROLLER-TEST

PEUGEOT SATELIS II 400

Text: Redaktion

Fotos: Michael Bernleitner

ROLLFÄHRE

Hier dürfen wir Chauffeur und Passagier gleichzeitig sein



Mit dem **Grandseigneur** der Maxiroller, dem **Suzuki Burgman 400**, den jüngeren Kymco Xciting 400, SYM Maxsym 400 und **Yamaha X-Max 400** sowie mit dem ganz frischen Peugeot Satelis 400 ist die 400er-Klasse zwar nicht extrem dicht besetzt, aber die meisten der Rollerfabriken sind vertreten. Der Honda SW-T400 ist seit einiger Zeit nicht mehr im Programm, dafür gibt es mit dem **Peugeot Metropolis 400** auch einen Vertreter der Dreirad-Schwenker. Und der neue Motor des Metropolis ist jetzt der Grund dafür, dass es den Satelis der zweiten Generation nun auch mit 400 statt wie bisher lediglich mit 125 und 300 Kubik Hubraum gibt.

Was kann die 400er-Kategorie, gibt's eine treffende Charakterisierung? Die Modelle sind – je nach Baukastensystem – kaum größer und schwerer als viele Scooter in der beliebten 300-Kubik-Mittelklasse. Allerdings ist ihre Motorleistung mit bis zu 7,5 kW (10 PS) Mehrleistung um mindestens eine Schuhnummer größer. Nur der besonders opulent und hochwertig ausgestattete SYM Maxsym 400 hat die gleiche Karosserie wie sein 600 Kubik-Schwestermodell, das erinnert an das frühere Verhältnis von Honda SW-T400 zu **SW-T600**. Die 400er haben jedenfalls volle Touren- und Reisetauglichkeit, ohne in der City so derart dick aufzutragen wie die noch schwereren 600er- und 650er-Maxis. Und das zu gut fünf Tausendern kleinerem Kaufpreis, obwohl es ein breites Spektrum von Komfort- oder sogar Luxus-Features gibt. Spricht hier so etwas wie die Stimme der Vernunft, die zu einem 400er rät? Und auch wenn man gar nicht vernünftig sein will, so gibt es gute Gründe, sich die Sache näher anzusehen.

Mit seinem Kaufpreis von 6599 Euro ist der Satelis 400 nicht der billigste im Konkurrenzvergleich, dafür ist er mit 27,4 kW (37,2 PS) bei 7250 Touren der stärkste unter den

400ern. Das erlaubt ihm eine komfortable Spitze von knapp 150 km/h, damit ist man auf der Autobahn bei weitem nicht der Langsamste. Die Tachonadel ist dabei einigermaßen ehrlich und zeigt 158 Stundenkilometer. Und obwohl 213 Kilo trocken alles andere als federgewichtig sind, so wirkt die Beschleunigung aus dem Stand leichtfüßig, bis in die Gegend des Autobahnrichttempos könnte man sogar druckvoll dazu sagen. Der Auspuffklang des SOHC-Viertentilers ist kernig-gehaltvoll und man vermeint den gehobenen Hubraum herauszuhören, aber es gibt keine spürbaren Vibrationen oder gar Ruppigkeit. Der „motomobil“-Testverbrauch liegt bei 4,5 Liter pro hundert Kilometer und somit im klassenüblichen Rahmen.

Insgesamt passt der neue Peugeot-Antrieb (im dreirädrigen Metropolis muss er sogar 265 Kilo Trockengewicht stemmen) bestens zur stattlichen Erscheinung des Satelis. Die Karosserie wirkt elegant und ist großzügig dimensioniert – sie würde auch einem Halbliter-Scooter gut anstehen. Dementsprechend geräumig sind die Platzverhältnisse: reichlich Raum für Knie und Füße, auch in verschiedenen Positionen; sogar sehr groß gewachsene Personen sitzen äußerst komfortabel, auch wenn die Abstufung ein weiteres Nach-hinten-rutschen auf der Sitzbank verhindert. Beim Wind- und Wetterschutz schließlich gibt es keine Verbesserungswünsche.



Im Cockpit fehlt es an nichts



Die Bremsanlage würde noch mehr Leistung und Gewicht vertragen



Das ist das komfortabelste Handschuhfach in der Rollerwelt



Ungewohnter, aber praktischer Zugang

Lackierung und die Chrom-Applikationen wirken hochwertig – dann folgt ein kleiner Wermutstropfen, der nicht so einfach hinuntergeschluckt werden kann: Die Kunststoffoberflächen im (mit Bordcomputer sehr üppig ausgestatteten) Cockpit und einige Plastikdetails wie Klappscharniere erscheinen, sagen wir einmal, eher „produktionskostenoptimiert“, um bei der diplomatischen Wortwahl zu bleiben. Wenn etwa ein Standard-Bauteil wie der Verschluss des zentral im Tunnel liegenden 13,5-Liter-Tanks so simpel wie ein PET-Flaschen-Drehverschluss konstruiert ist und sich dann schwer drehen lässt, so gibt's Spielraum für Verbesserungen.

Merkwürdig, denn bei der sonstigen Ausstattung des Satelis lässt sich Peugeot nicht lumpen und ist sogar großzügig – einige durchdachte Feinheiten gibt es nur hier: Der Sicherheits-Seitenständer stellt nicht den Motor ab, sondern begrenzt die Leerlaufdrehzahl und verhindert so ein versehentliches Wegfahren. Nach dem Motorabstellen und Zündschlüsselabziehen bleiben die LED-Begrenzungs- und -Rücklichter für 30 Sekunden an und weisen in der Dunkelheit den Weg. Auch bei der Gepäckraumbeleuchtung gibt es eine Besonderheit – ist die Heckklappe offen, schaltet sich das Licht nach fünf Minuten automatisch ab, was ein ungewünschtes Entladen der Batterie wirkungsvoll verhindert. Das 12-Volt-Outlet im versperrbaren Handschuhfach links vorne gibt stramme 180 Watt Stromleistung ab und dient umgekehrt mit einem Wartungsladegerät auch zum Aufladen der Batterie.



Die Modellvariante Satelis RS kommt mit niedrigem Schild und Sport-Akzenten

In der Lenkermitte findet man ein weiteres Ablagefach, das zum Beispiel für den schnellen Zugriff auf Sonnenbrille, Kompaktkamera oder Mautzettel enorm praktisch ist. An die überraschende Drehrichtung des Zündschlosses für die Fernentriegelung der Kofferraumklappe muss man sich gewöhnen und man wird sie anfänglich wiederholt versehentlich öffnen. Früher hat man ja gerne gesagt, dass die Bedienung von französischen Fahrzeugen immer ein bisschen schrullig ist – dies erscheint uns als das letzte Überbleibsel von eigenwilligen Charakterzügen. Optionelle Funkfernbedienung für die Gepäckklappe gibt's im Zubehör. Ein dezenter Piepston beim Blinken ist bei Zweirädern nicht mehr modern – warum eigentlich nicht? Beim Satelis stört er nicht und er schadet auch nicht, sondern hilft manchmal der Erinnerung auf die Sprünge.

Am stabilen Fahrwerk mit 40er-Telegabel und Stereofederbeinen sticht vor allem die mächtige Wirkung der Doppelscheibenbremsanlage hervor. Schon mit geringer Handkraft wird aus allen Geschwindigkeitsbereichen höchst wirkungsvoll verzögert. Reifen-Erstausrüster für die 14-Zoll-Felgen hinten und vorne ist Michelin mit dem City Grip.

Kann die 400er-Rollerklasse so etwas wie eine universelle Mobilitätslösung sein, noch dazu mit akzeptabler Preisgestaltung? Alle der hier vertretenen Marken haben ein starkes und auf seine Weise attraktives Modell im Programm. Beim Peugeot Satelis mit seinen exklusiven Ausstattungsmerkmalen zahlt es sich jedenfalls aus, ihn in die engere Wahl hineinzunehmen.

TECHNISCHE DATEN: PEUGEOT SATELIS II 400

MOTOR	1-Zyl.-4-Takt, flüssig gekühlt, SOHC, 4 Ventile, EFI
HUBRAUM	399 ccm
LEISTUNG	27,4 kW (37,2 PS) bei 7250/min
DREHMOMENT	38,1 Nm bei 5500/min
GETRIEBE	autom. Kupplung, stufenlose Variomatik
FAHRWERK	Stahlrohrrahmen, Triebsetzschwinge
AUFHÄNGUNG vo/hi	Telegabel 40 mm, Stereofederbeine
RADSTAND	1500 mm
FEDERWEG vo/hi	100/102 mm
BEREIFUNG vo/hi	Michelin City Grip 120/70-14, 150/70-14
BREMSEN vo/hi	Scheibe 260 mm/Scheibe 210 mm, ABS opt.
SITZHÖHE	784 mm
TANKINHALT	13,5 l
TROCKENGEWICHT	213 kg
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	148 km/h

TESTVERBRAUCH

4,5 l/100 km

PREIS

€ 6599,-, Modell RS € 6799,-

VERTRIEB/INFO

www.peugeot-scooter.at**FÜR ACHELLITER-FREUNDE: PEUGEOT SATELIS II 125**

Bevorzugt man die 125er-Klasse und will trotzdem den ausgewachsenen Satelis-Luxus, gibt es ab 4599 Euro die Möglichkeit dazu. Der für die zweite Modellgeneration neu konstruierte Motor nutzt die gesetzlich erlaubten 11 kW (15 PS) voll aus, Höchstgeschwindigkeit im „motomobil“-Test (nachzulesen in Folge 014 und auf www.motomobil.at) sind ehrliche 108 km/h; www.peugeot-scooter.at

**MODELLVERGLEICH****PEUGEOT SATELIS II 400**

KYMCO XCITING 400 ABS

HUBRAUM/LEISTUNG**399 ccm/27,4 kW (37,2 PS)**

399 ccm/26,5 kW (36 PS)

GEWICHT**213 kg**

209 kg

PREIS**€ 6599,-**

€ 5999,-

SUZUKI BURGMAN 400 ABS	400 ccm/25 kW (34 PS)	222 kg*	€ 6490,–
SYM MAXSYM 400 ABS	399 ccm/24,5 kW (33,3 PS)	229 kg	€ 5990,–
YAMAHA X-MAX 400	395 ccm/23,2 kW (33,9 PS)	211 kg*	€ 5999,–

*) vollgetankt

Diesen Bericht als E-Paper gratis downloaden 

FINDE ICH GUT



Gefällt mir Teilen 14

DAS KÖNNTE SIE AUCH INTERESSIEREN



ROLLER-TEST: SUZUKI BURGMAN 400 ABS

Luxus mit Augenmaß. Der Maxiroller, der dir nicht die Haare vom Kopf frisst **mehr**



Sonnenenergie für jedermann

Eine Mini-Fotovoltaik-Anlage für unterwegs – geht das? Lesen Sie hier weiter! **mehr**

 SPONSORED



ROLLER-TEST: PIAGGIO X10 500 ABS/ASR – GRAN TURISMO ZUM FAIREN PREIS

... und gib uns bitte unseren täglichen Luxus **mehr**



ROLLER-TEST: PIAGGIO X10 350 ABS/ASR

Ohne die City-Qualitäten zu vernachlässigen, ruft sich Piaggio mit der neuen GT-Baureihe bei den Roller-Tourenfreunden höchst nachdrücklich in Erinnerung **mehr**



ROLLER-TEST: HONDA NSS300 FORZA ABS

Großer Stauraum auf kleinen Rädern: Erste Ausfahrt mit dem stylischen Mittelklasse-Scooter **mehr**



Mittelstand in Asien: 10 Erfolgsgeschichten

Lernen Sie die Rohne & Schwarz, SICK, MANN+ HUMMEL und weiteren Mittelstandsunternehmen kennen. **mehr**

 SPONSORED

[zur Übersicht >>](#)

additional information



**Fahrer
125**

Vespa

Nur für kurze Zeit!

Zur Vespa Jetzt
**Lenkerberechtigung
& Anmeldung gratis!**

€ 399,- Vespa Lifestyle Bonus >

Schuberth 
HEAD PROTECTION TECHNOLOGY



M1





PUCH. Bewegt.



GO! S2.4





ROLLER & BIKE-SHOP



**Mazda
Autohaus
AIDA**

Ihr Mazda Autohaus
in Berlin. Top
Neuwagen- &
Leasing Angebote.

○ ○

