

*Er hat jetzt 1 kW
mehr und läuft zehn
Sachen schneller*



Bei Scootern wie diesem gewinnt der Begriff des Selbstfahrers eine völlig neue Note. Wer sich nicht im Temporausch verliert, ist auf dem problemlosen Tweet 125, alias SYM Symphony, nämlich tatsächlich wie von selbst unterwegs



TWEETY BOY

Wieder so ein Scooter, dem man einfach nie böse sein kann.

Text & Fotos: REINHOLD WAGNER

Wer sagt denn, das sei der gleiche Scooter wie letztes Jahr in Heft 2/15? Erstens ist er diesmal silbergrau metallic statt weiß. Und der äußerlich unveränderte Tweet, damals noch mit dem Zusatz „Evo“, gewann sogar im Maschinenraum wichtige Werte hinzu.

Bei einer um 1.000/min höheren Nenndrehzahl stehen nun 1,0 kW/1,36 PS mehr in den Papieren. Auch das Drehmoment liegt um diese Touren höher an, wobei sein nomineller Anstieg von 0,2 Nm nicht die Wurst vom Teller reißen dürfte. Kein Wunder, wenn die Messungen für Beschleunigung und Bergzeit nur einen Wimpernschlag flotter ausfielen.

Dafür legte der Tweet, den Peugeot bei SYM einkauft und der auf dem Symphony SR basiert, beim Tempo erfreulich zu. Die amtliche Homologation

meldet nun 95 statt 85 Sachen, wir ermittelten immerhin einen Anstieg von 92,2 auf 97,8 km/h. Klingt wenig, trennt beim Überholen lästiger LKW auf Autobahnen aber die Spreu vom Weizen. Die Laune des beim Anfahren brummig wirkenden Motors steigt mit zunehmendem Tempo, erfreulich ist seine vibrationsfreie Laufkultur bei leisem Auspuffsound.

Daß der windschlüpfig schmale Großradier diesmal 0,3 l Benzin mehr verbrauchte, sieht man ihm dank des Leistungssprunges gerne nach. Bloß die ohnehin knappe Reichweite schrumpft weiter, denn der Tank im fernöstlichen Einheitsmaß schluckt selbst unter Rütteln und Schütteln beim geduldigen Randvolltanken nur knappe 6 l, offiziell sind es 5,5 l. Praxisgerechte 200 km bleiben da ein Traum. Wer im üblichen innerstäd-

tischen Pendlereinsatz einmal Spritfassen pro Woche einplant, kommt gut zurecht.

Fürs größte Wohlbehagen an Bord sorgt natürlich die entspannte Sitzposition dank tiefem Trittbrett, das ist ja der Kniff all dieser Großrad-scooter. Das niedrige Gewicht leistet einen weiteren Betrag zur Benutzerfreundlichkeit, nur auf den Hauptständer hüpfert er verblüffend hakelig. Da sollte SYM ein wenig am Rohrwerk biegen. Die Sozia hockt ähnlich entspannt und genießt eigene Fußrasten, darf jedoch nicht viele Pfunde mitbringen. 150 kg Zuladung, noch so ein Allerweltswert aus Fernost, lassen ihr bei deutschstämmigen Fahrern wenig Spielraum.

Mehr ist schon deshalb kaum drin, weil die Federung vorher aufgibt. Telegabel und die beiden Stoßdämpfer federn zwar viel solider als am



Unbedingt empfehlenswert ist ein Topcase, am Testscooter war natürlich das von Peugeot montiert



Handschuh- und Helmfach sind jeweils eng geschnitten



Im klar strukturierten Cockpit kommen keine Fragen auf



Rot rot rot! Der Farbklecks wertet den braven Tweet mächtig auf

Ein gelber Tupfer im grauen Lack der Karosserie

Peugeot Tweet 125

Hergestellt in einem chinesischen Werk von SYM, basiert er weitgehend auf dem Vorgänger des jetzigen Symphony ST, dem SR. Nur ein wenig Kunststoff mußte Peugeot ändern, fertig war der preiswerte 125er mit großen Rädern



Motorleistung,
Laufkultur,
Ergonomie



Federung,
Reichweite,
Zuladung



direkten Gegner Piaggio Liberty, mögen aber keinen Kurvensport, keine Schlaglöcher und keine abrupten Bremsmanöver. Die Vermeidung jeglicher Aufregung erscheint als beste Fahrweise, so daß konfuzianische Gelassenheit am schnellsten zum Ziel führt. Wer verschlafen hat, wird die knappen Minuten mit dem Tweet kaum wieder hereinholen. Man mag ihm (und sich) das gar nicht antun.

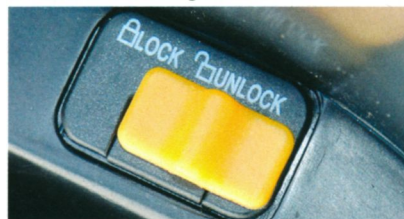
Auch sonst kommt der Peugeot direkt aus der Mitte aller Großradscooter, ist weder Ausnahmeerscheinung noch Durchhänger. Weich dosierende Bremsen, griffige Armaturen, ausreichend helles Licht dank hoch sitzendem Scheinwerfer, passable Rückspiegel, gefällig unaufgeregtes Styling.

Und doch schaffte es Peugeot mit einem einzigen Akzent, dieser grauen Maus einen Hauch von Champs-Elysee und mondäner Eleganz zu verleihen. Der dunkelrote Sitzbezug läßt nicht nur Frauenherzen höher schlagen und ist unbedingt empfehlenswert. Soll noch mal jemand sagen, es käme nicht auf die Farbe an.

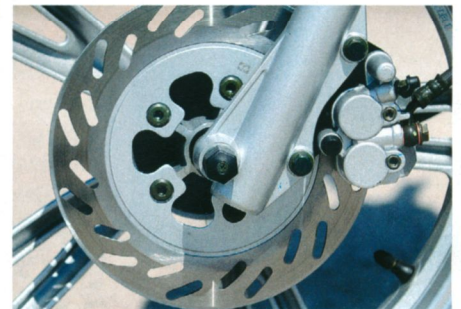
Fazit: Ein freundlicher Scooter zum freundlichen Preis.



Zündschloß und Lock-Schalter im Helm-fach sichern das Eigentum



Ein Heck wie viele, mit Gepäckträger



Die beiden Scheibenbremsen gehören zur sanften Sorte, besonders anfangs sehr weich ansprechend



Nicht viel Eisen, aber der Mensch freut sich



Technische Daten: PEUGEOT TWEET 125

Motor: Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Bohrung x Hub 52,4 x 57,8 mm, Hubraum 124,6 cm³, obenliegende Nockenwelle, 2 Ventile. Gleichdruckvergaser, Saugrohr-Ø 23,0 mm, Verdichtung 10,5. Sekundärluftsystem, Generator 80 W, Batterie 6,0 Ah
Leistung: 7,5 kW/10,2 PS bei 8.500/min, Drehmoment 9,2 Nm bei 7.000/min
Kraftübertragung: Fliehkraft-Trockenkupplung, stufenlose Variomatik, Zahnrad-Endgetriebe
Fahrwerk: Geschweißter Stahlrohrrahmen. Telegabel vorn, Ø 30 mm, Federweg 100 mm. Triebatzschwinge hinten, 2 Federbein, 4-fach einstellbar, Federweg 75 mm. Scheibenbremse vorn, Ø 226 mm, Zweikolbenzange.

Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Einkolbenzange. Alufelgen, Reifen 90/80-16 vorn, 110/70-16 hinten
Maße/Gewichte: Lenkerhöhe 1.030 mm, Lenkerbreite 640 mm, Sitzhöhe 770 mm, Trittbretthöhe 310 mm, Radstand 1.330 mm, Gewicht vollgetankt 120 kg, Radlastverteilung v/h 38/62%, Zuladung 150 kg, Tankinhalt 5,5 l
Ausstattung: E-/Kickstarter, Startautomatik, Licht HS1 35/35 W, 2 Rückspiegel, Haupt-/Seitenständer, unbeleuchtetes Helmloch, Handschuhfach, Gepäckhaken, Gepäckträger, elektr. Wegfahrsperre. Cockpit mit Tacho, Uhr, Tankuhr, Tageskilometerzähler
Service: alle 5.000 km
Preis: ab 2.099 €

Messwerte

Topspeed	97,8 km/h
0-50 km/h	5,3 s
0-80 km/h	14,2 s
Bergwertung	0:57,4 min
Tacho 50	47 km/h
Tacho Topspeed	110 km/h
Tankinhalt	5,5 l
Benzinverbrauch	3,5 l/100 km
Reichweite	157 km
Gewicht	120 kg
Zuladung	150 kg