

## Peugeot Citystar 50

Luxus

2.849 €

**B**ei 125ern und größeren Hubräumen gehören Maxiscooter zu den Bestsellern. Nur bei den 50er sind sie seit eh und je rar. Warum eigentlich? Die dicken Schiffe machen nicht nur ordentlich was her, sondern bieten im Alltag viele Vorteile. Auf dem Citystar sitzen kleine wie große Fahrer super, auch Beifahrer fühlen sich pudelwohl: langer und üppiger Sitz, tief angeordnete Klapprasten. Untern Sitz passen anderthalb Helme, der Wetterschutz ist dank breiter Verkleidung und Windschild prima. Der Zweitaktmotor wird mit dem hohen Gewicht spielerisch fertig, in Kurven fährt sich dieser Maxi viel sportlicher als gedacht und geradeaus ohne Aufhebens. Aufsteigen fällt dank flachem Trittbrett leicht, er federt und bremst wie ein Gran Turismo.

**+** Motorleistung, Ergonomie, Bremsen, Fahrwerk, Reichweite, Serviceintervalle

**-** Blinkerpiepser, kein Werkzeug

**Motor:** Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor **Leistung:** 3,0 kW/4,1 PS bei 6.600/min **Fahrwerk:** Telegabel, Triebatzschwinge, 1 Federbein **Bremsen:** Scheibenbremse vorn, ø 240 mm, Scheibenbremse hinten, ø 190 mm **Reifen:** 120/70-13 vorn, 130/60-13 hinten **Maße/Gewichte:** Sitzhöhe 800 mm, Gewicht vollgetankt 130 kg, Zuladung 180 kg **Ausstattung:** E-/Kickstarter, Startautomatik, Helmfach, Handschuhfach, Gepäckhaken, Uhr, Tankuhr, Tageskilometerzähler **Service:** alle 10.000 km **Drosselung:** Zündeinheit, Vario-Anschlag, Resonanzrohr



## Peugeot Django 50

Klassik

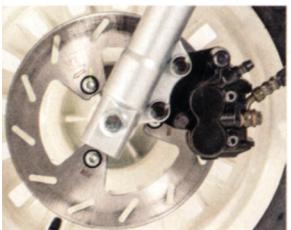
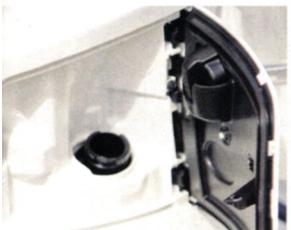
ab 2.549 €

**R**etro ist derzeit in, bei Motorrädern wie bei Scootern. Viele kopieren Vespa, doch Peugeot nimmt Anleihen seiner eigenen Vergangenheit, beim S.157 aus den 50er Jahren. Die Designer verdienen Lob, Django ist eigenständig und schick zugleich. Anders als damals wird heute in China produziert, beim Partner Qingqi. Es stehen Zwei- und Viertaktmotoren zur Auswahl, wobei wir die kultivierteren 4T bevorzugen. Gerade bei einem Stadtfliitzer wie dem Django. Handlich ist er und bremst gut, aber nicht zu bissig. Mit griffigeren Reifen (wie Heidenau K80 SR auf unserem Dauertest-Django) schlägt er hohes Kurventempo an, bei jeder Witterung. Ab Werk gibt es viele Varianten, Farben und Zubehör, kein anderer Scooter bietet soviel Individualität.

**+** Geradeauslauf, Spiegel, Varianten, Licht

**-** kein Bordwerkzeug, Diebstahlschutz, Hupe

**Motor:** Luftgekühlter Einzylinder-Zweitakt- oder Viertaktmotor **Leistung:** ab 2,7 kW/3,7 PS bei 7.000/min **Fahrwerk:** Telegabel, Triebatzschwinge, 1 Federbein **Bremsen:** Scheibenbremse vorn, ø 200 mm, Trommelbremse hinten, ø 110 mm **Reifen:** 120/70-12 vorn, 120/70-12 hinten **Maße/Gewichte:** Sitzhöhe 780 mm, Gewicht vollgetankt >111 kg, Zuladung k.A. **Ausstattung:** E-/Kickstarter, Startautomatik, Helmfach, Handschuhfach, Gepäckhaken, Uhr, Tankuhr, Tageskilometerzähler **Service:** alle 5.000 km **Drosselung:** Zündeinheit, Vario-Anschlag, Resonanzrohr (2T)



## Peugeot Kisbee 50

Allround

ab 1.449 €

Von wegen, Geld spiele keine Rolle: Der Kisbee ist seit 2011 der günstigste Peugeot und auch der bestverkaufte. Zum gleichen Preis kann man zwischen ausge-reiften Motoren wählen, wobei wir für ein Alltagsfahrzeug den kultivierteren und sparsameren Viertakter vorziehen. Kaum langsamer als der gedrosselte Zweitakter. Überhaupt schiebt der leichte Fuffi prima los und jagt Berge hoch. In Sachen Hand-ling und Bremsen schlägt er einen mit-tigen Kurs ein: nicht zu handlich, nicht zu stur. Wetterschutz, Federung und Serien-reifen können es mit einem Citystar nicht aufnehmen, aber hallo, der Preis ist heiß. Griffige Allwetterreifen gibt es für die 12 Zoll-Felgen zuhauf. Er muß nur alle 5.000 km zum Check. Das RS-Modell kostet 50 € mehr.

**+** Handling, Beschleunigung, Laufkultur, Leise, Verarbeitung, Gewicht, Spiegel

**-** Wetterschutz, Beifahrer, Federung, Armaturen, Licht

**Motor:** Luftgekühlter Einzylinder-Viertakt- oder Zweitaktmotor **Leistung:** 2,7 kW/3,7 PS bei 8.000/min **Fahrwerk:** Telegabel, Trieb-satzschwinge, 1 Federbein **Bremsen:** Scheibenbremse vorn, ø 170 mm, Trommelbremse hinten, ø 110 mm **Reifen:** 110/70-12 vorn, 110/70-12 hinten **Maße/Gewichte:** Sitzhöhe 770 mm, Gewicht vollgetankt 90 kg, Zuladung 170 kg **Ausstattung:** E-/Kickstarter, Startautomatik, Helm-fach, Gepäckhaken, Tankuhr **Service:** alle 5.000 km **Drosselung:** Zündeinheit, Vario-Anschlag, Resonanzrohr (2T)

## Peugeot Tweet Evo 50

Allround

ab 1.799 €

Ein Hoch auf die Vernunft singen Groß-radfahrer schon seit Jahren. Wie kommt das? Es liegt am Komfort. Das tiefe Trittbrett dieser Scootergattung erlaubt einen bequemen Kniewinkel, selbst größere Zeit-genossen sitzen nicht verkniffen. Das macht 16-Zöller attraktiv, auch wenn sie auf den ersten Blick wie ein Mofa aussehen. Nach-teil der Großradler ist ihr eingeschränkter Stauraum, wie die meisten schluckt auch der Tweet keinen Integralhelm. Ein Top-case ist als Extra einzuplanen. Gebaut wird dieser Peugeot in Fernost, wie inzwischen alle Fuffis der französischen Traditions-marke. Läuft aber wie der baugleiche Sym-phony bei SYM China vom Band. Er ver-bindet Laufkultur und Sparsamkeit. Seine gattungstypisch schmale Front läßt Wetter ans Knie.

**+** Handling, Fahrleistungen, Verbrauch, Ergonomie

**-** Helm-fach, Federung, Reichweite, Zuladung

**Motor:** Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor **Leistung:** 2,3 kW/3,1 PS bei 7.500/min **Fahrwerk:** Telegabel, Trieb-satzschwinge, 1 Federbein **Bremsen:** Scheibenbremse vorn, ø 226 mm, Trommelbremse hinten, ø 130 mm **Reifen:** 90/80-16 vorn, 90/80-16 hinten **Maße/Gewichte:** Sitzhöhe 770 mm, Gewicht vollgetankt 102 kg, Zuladung 158 kg **Ausstattung:** E-/Kickstarter, Startautomatik, Helm-fach, Handschuh-fach, Gepäckhaken, Gepäck-träger, Uhr, Tankuhr, Tageskilometerzähler **Service:** alle 5.000 km **Drosselung:** Zündeinheit, Vario-Anschlag



Seit 1996 wird der Speedfight  
konsequent modellgepflegt,  
das zeichnet ihn aus



## Peugeot Speedfight 50 Sport ab 2.199 €

Wie konsequente Modellpflege aussieht, beweist Peugeot seit Ende 1996 mit dem Speedfight. Inzwischen in vierter Generation, sind so ziemlich alle Schwächen ausgebügelt und alle Stärken beibehalten. Sein Fahrwerk ist eine Wucht, zielgenau und stabil macht es die wildesten Fahrmanöver mit. Vor allem, wenn man griffige Markenreifen montiert. Denn wegen seiner Fertigung in China sind ab Werk nur Holzreifen drauf. Aber dafür ist der Preis kaum höher als vor 20 Jahren. Seine Sitzposition kann man als bequem bezeichnen. Das Trittbrett sitzt tiefer als einst, der Kniewinkel dankt es. Der C-Tech genannte Zweitaktmotor ist sowohl wasser- als auch luftgekühlt ein potenter Bursche, haltbar, bei überschaubaren Wartungs- und Betriebskosten.

**+** Ergonomie, Fahrwerk, Handling, Bremsen, Federung

**-** Hupe, Armaturen, Lärm (2T)

**Motor:** Luft- oder wassergekühlter Einzylinder-Zwei- oder Viertaktmotor **Leistung:** ab 2,8 kW/3,8 PS bei 8.000/min **Fahrwerk:** USD-Gabel, Triebsatzschwinge, 1 Federbein **Bremsen:** Scheibenbremse vorn, ø 215 mm, Trommelbremse hinten, ø 110 mm **Reifen:** 130/60-13 vorn, 130/60-13 hinten **Maße/Gewichte:** Sitzhöhe 800 mm, Gewicht vollgetankt 107 kg, Zuladung 163 kg **Ausstattung:** E-/Kickstarter, Startautomatik, Helmfach, Gepäckhaken, Uhr, Tankuhr, Drehzahlmesser, Tageskilometerzähler **Service:** alle 5.000 km **Drosselung:** Zündleinheit, Vario-Anschlag, Resonanzrohr (2T)



Sieht aus wie ein Sportler, und - ganz wichtig - er fährt sich auch so spektakulär. Punktgenau läßt er sich stoppen und hält mühelos die gedachte Ideallinie

