

TEST

**PEUGEOT SATELIS 125 GEGEN
PIAGGIO X8 125 PREMIUM**



STRECHER
LIMOS



ERSTMALS GIBT ES IM REIGEN DER REISELUSTIGEN 125ER EIN EUROPÄISCHES GIPFELTREFFEN: DER FRISCHE FRANZOSE PEUGEOT SATELIS 125 FORDERT DEN MODELLGEPFLEGTEN PLATZHIRSCHEN PIAGGIO X8 PREMIUM HERAUS. WAS UNTERSCHIEDET DIE BEIDEN LUXUSGLEITER?

Hierzulande ist der Piaggio X8 das meistverkaufte Modell der italienischen Rollerherstellung. Alle Versuche der anderen Hersteller, an diesem Vorzeigestatus zu rütteln, prallten an dem vorzüglich ausgestatteten Reiseonkel aus Bella Italia ab – bislang. Jetzt könnte sich daran etwas ändern, denn der nicht minder rührige Hersteller Peugeot aus Europas Westen hat sich aufgemacht, an dieser Vorreiterstellung zu kratzen. Getreu der Firmenphilosophie mit einem Modell, das Sportlichkeit und High-tech-Anspruch zugleich augenfällig in sich

Peugeot Satelis

Moderne Zeiten beherrschen den Neuankömmling aus Frankreich. Unter der stromlinienförmigen Verpackung befindet sich ein gigantisches Staufach, das sich vom Zündschloss fernentriegeln lässt und bequem zwei Integralhelme schluckt. Etwas zuviel des Guten bietet das kühle, chromgeränderte Cockpit mit der bunten Mischung aus Analoguhren, LCD-Anzeigen und Warnlämpchen. Die Fülle der Informationsdarbietung schadet der Ablesbarkeit.



vereint: Der neue Satelis 125. Dieser ist Vorbote einer ganzen Familie, die mit ABS/PBS, Kompressor und hubraumstärkeren Motoren nach und nach auf den Markt drängen. Allesamt sind sie mit dem eleganten wie dynamischen Styling des hier vorgestellten 125ers versehen, der mithin als Basismodell für die ganze Baureihe gilt.

Der Satelis ist das erste echte Reisemobil der Franzosen, deshalb stehen seine Tourenqualitäten natürlich im Mittelpunkt. Der Komfort beginnt beim Sitzen, und da hat der Satelis ein bequemes, aber durchaus sportiv angehauchtes Umfeld zu bieten. Mit lässigen Kniewinkeln sitzt der Fahrer ausreichend nah am Lenker, um über Gewichtsverlagerungen den Roller perfekt dirigieren zu können. Aktiv nimmt man am Fahrgeschehen teil und fühlt sich auf Antrieb gut integriert. Auf längeren Strecken macht sich die Unterstützung der Lendenwirbelsäule durch die Stufe zur Soziusbank gut. Dort halten es Beifahrer übrigens mindestens so lange aus wie der Fahrer vorn, der geräumigen Platzverhältnisse wegen.

Prima schützt die schnittige Verkleidung vor Fahrtwind und Wetter, nur die obere Kante der Scheibe liegt bisweilen mittig im Blickfeld. Durch den breiten Mitteltunnel stehen zudem die Beine etwas weit außen und der Wind pustet von unten in die Hose.

Dieses Problem kennt auch der Fahrer des modellgepflegten X8 mit Beinamen „Evolution“. Nur stehen die Füße hier noch etwas weiter auseinander und können sich nicht recht entscheiden zwischen geradem und schrägem Trittbrett. Normalgroße fühlen sich in einer Position dazwischen am wohlsten. Im Vergleich zum Satelis empfängt den Fahrer ein entspannteres Ambiente mit weicherem Polster. Durch den geringeren Abstand zum Trittbrett erinnert die zurückgelehnte Haltung ein wenig an Choppermotorräder, allerdings bleibt so auch nur wenig





Piaggio X8 125 Premium

Mit der zarten Modellpflege gewinnt der überarbeitete X8 bei Bedienungsfreundlichkeit und Ausstattung hinzu. Die elektrische Entriegelung von Sitzbank und Heckklappe per Knopfdruck und Fernbedienung ist Klasse, die durchgehende Beladung etwas umständlich. Im leider nicht abschließbaren Handschuhfach findet sich eine 12-Volt-Steckdose. Eigentlich könnten sich die modifizierten Instrumente besser ablesen lassen, wenn die Abdeckscheibe nicht so stark spiegelte; Uhr und Tacho sollten der Wichtigkeit wegen den Platz tauschen.



Raum fürs hintere Plätzchen.

Vorbildlich hält indes der ausladende Vorbau sämtliche Witterungseinflüsse fern. Wer also trocken ins Büro kommen möchte, findet hinter der X8-Verkleidung den bestmöglichen Schutz vor. Neu am nach wie vor eher konservativ gestalteten „Evolution“ ist das kleine, nicht abschließbare Handschuhfach links vom Lenker, das eine Handy-Ladesteckdose enthält und allerlei Kleinkram aufnimmt. Die Beladung des langen Hauptstaufachs kann wie gewohnt durch die Heckklappe oder unter der aufgeklappten Sitzbank erfolgen, beides lässt sich nun vom Zündschlüssel aus fernentriegeln wie beim X9.

Doch der Stauweltmeister hat Konkurrenz bekommen: Beim Satelis lässt sich die Sitzbank zwar nur vom Zündschlüssel aus öffnen, dann schwingt die ganze Bank jedoch hydraulisch gedämpft selbsttätig auf – Hand anlegen braucht hier niemand mehr. Darunter tut sich ein wahrer Schlund auf, der zwar nicht ganz so lang wie beim X8 ausfällt, der aber zwei Integralhelme schluckt und sich noch viel leichter beladen lässt. Hinzu kommt ebenfalls ein Handschuhfach, abschließbar, das so groß ausfällt, dass eine Ein-Liter-Flasche plus Kleinutensilien spielend darin verschwinden.

Nach dieser statischen Betrachtung dürfen die beiden Reise-Limousinen im Fahrbetrieb zeigen, was sie drauf haben. Zuerst legt der Franzose los, der ein modernes Einspritzaggregat mit Vierventiltechnik und G-

Kat-Abgasreinigung aufweisen kann. Erstaunlicherweise läuft gerade dieser Motor mit ungewöhnlich hoher Leerlauf-

FRANZÖSISCHE ELEGANZ TRIFFT AUF ITALIENISCHE FORMENSPRACHE, MODERNE AUF KLASSIK

drehzahl von 2000 Umdrehungen. Zum Anfahren braucht er dann richtig viel Drehzahl, dann geht er fast nahtlos ab bis in Geschwindigkeitsregionen um die 90 km/h. Das Ganze bleibt stets untermalt von einem kernigen Motorlauf mit ungewohnt surrender Geräuschkulisse, die auf Dauer lästig fallen, besonders in einem Bereich um 8500 Umdrehungen summieren sich Lärm und Vibrationen zu einem echten Ärgernis. Versöhnen können da nur die langen Tankintervalle, die der niedrige Verbrauch und das große Spritfass möglich machen.

Auch am X8 hat der Tankwart keine rechte Freude. Der gegenüber dem Franzmann minimal höhere Konsum des Piaggio-Einzylinders – übrigens noch mit Vergasertechnik und Euro-2-Entgiftung – wird durch die enorme Laufruhe mehr als ausgeglichen. Wie es sich für einen Tourermotor gehört, ist der flüssigkeitsgekühlte Single ein Muster an Unauffälligkeit – sieht man einmal von dem

Peugeot Satelis 125

**MOTORETTA
TEST-TEAM**



MESSWERTE

Höchstgeschwindigkeit:	104 km/h
Leergewicht/Zuladung:	160/190 kg
Verbrauch:	4,1 l/100 km
Reichweite:	329 km

Highlights wie der Einspritzmotor und die hydraulisch gedämpfte Heckklappenöffnung unterstreichen den hochwertigen Auftritt des Satelis

PUNKTEWERTUNG

Antrieb	12	20*
Fahrwerk	16	20
Ausstattung	8	10
Alltagstauglichkeit	8	10
Ergonomie	8	10
Preis/Leistung	12	20

*maximal

64

TECHNISCHE DATEN

Motor: Viertakt-Einzylinder
Gassteuerung: ohc, 4 Ventile
Gemischaubereitung: Einspritzung
Bohrung x Hub: 57,0 x 48,9 mm
Hubraum: 125 cm³
Kühlung: Flüssigkeit
Leistung: 15 PS (11 kW) bei 9750/min
Drehmoment: k.A.
Abgasreinigung: G-Kat, SLS (Euro 3)
Kraftübertragung: stufenlos variables CVT-Automatikgetriebe mit Fliehkraftkupplung
Fahrwerk: Stahlrohrrahmen, Telegabel Ø 37 mm, Triebatzschwinge mit zwei vierfach einstellbaren Federbeinen
Bremse vorn/hinten: Scheibe Ø 260 mm /Scheibe Ø 210 mm
Bereifung vorn/hinten: 120/70-14 / 140/60-13
Räder: Fünf-Speichen-Leichtmetallguss
Radstand: 1500 mm
Sitzhöhe: 784 mm
Tankinhalt: 13,5 l
Listenpreis: 3849 Euro

Piaggio X8 125 Premium

**MOTORETTA
TEST-TEAM**



MESSWERTE

Höchstgeschwindigkeit:	105 km/h
Leergewicht/Zuladung:	166/194 kg
Verbrauch:	4,2 l/100 km
Reichweite:	297 km

Sein ausgewogenes Fahrverhalten und die guten Reisequalitäten sind die herausragenden Eigenschaften des überarbeiteten Piaggio X8

PUNKTEWERTUNG

Antrieb	11	20*
Fahrwerk	14	20
Ausstattung	9	10
Alltagstauglichkeit	8	10
Ergonomie	7	10
Preis/Leistung	11	20

*maximal

60

TECHNISCHE DATEN

Motor: Viertakt-Einzylinder
Gassteuerung: ohc, 4 Ventile
Gemischaubereitung: Vergaser
Bohrung x Hub: 57 x 48,6 mm
Hubraum: 124 cm³
Kühlung: Flüssigkeit
Leistung: 15 PS (11 kW) bei 9750/min
Drehmoment: 11,9 Nm bei 8000/min
Abgasreinigung: U-Kat, SLS (Euro 2)
Kraftübertragung: stufenlos variables CVT-Automatikgetriebe mit Fliehkraftkupplung
Fahrwerk: Stahlrohrrahmen, Telegabel Ø 35 mm, Triebatzschwinge mit zwei vierfach einstellbaren Federbeinen
Bremse vorn/hinten: Scheibe Ø 260 mm /Scheibe Ø 240 mm
Bereifung vorn/hinten: 120/70-14 / 130/70-12
Räder: Fünf-Speichen-Leichtmetallguss
Radstand: 1490 mm
Sitzhöhe: 800 mm
Tankinhalt: 12,5 l
Listenpreis: 3899 Euro

Hänger ab, der kurz nach dem Anfahren eintritt und den Vortrieb fast zum Erliegen bringt. Danach legt er schön gleichmäßig bis Tacho Neunzig an Tempo zu, ohne die Quirligkeit des Peugeot-Motors an den Tag zu legen: Von hier an scheint er um jedes km/h zu ringen, mit ungewissem Kampfausgang. Dennoch übertrifft er den Satelis bei den Messungen sogar um die Winzigkeit von einem km/h.

Für die Landstraße reicht das Gebotene ja durchaus aus. Hier punktet der X8 nach wie vor mit ausgeprägtem Fahrkomfort. Seine Federelemente sprechen fein an und schlucken jede Menge Asphaltunbill, das sorgt für weitgehend rückschonende Ausritte. Allerdings bleibt dabei nicht mehr viel für den Fahrer übrig, der sich vom Geschehen an der Schnittstelle Reifen/Straße entkoppelt fühlt. Gleiches gilt für die Bremsen, die zwar tadellos verzögern, jedoch schwammig agieren. Und trotz der stabilen Kurvenfahrt

macht der Piaggio insgesamt vor allem im Vergleich zum Satelis einen schwerfälligeren Eindruck.

Dieser setzt sich im freien Geläuf nämlich analog zur sportlichen Fahrerhaltung in Szene: Für einen Reisefreund zirkelt der

DER SATELIS BETONT DEN SPORTLICHEN ANSATZ, BEIM X8 HERRSCHEN BEWÄHRTE TOURENQUALITÄTEN

125er höchst agil und sicher durch weite wie enge Kurvenradien. Trotz hohem Gewicht und langem Radstand gehen Einlenken sowie schnelle Schräglagenwechsel leicht von der Hand, an der Stabilität gibt es zu keiner Zeit etwas auszusetzen. Sein straf-

tes Fahrwerk sorgt für ein gutes Feedback und direktes Lenkverhalten, so dass man mit dem Satelis richtig sportlich ums Eck pfeifen kann. Steht hinter der Kurve der berühmte Traktor – macht nichts, dafür haben ihm die Entwickler ein paar knackige Bremsen mit auf den Weg gegeben. Vorn wie hinten würden die Stopper auch mit deutlich mehr Vortrieb locker fertig, diese Anlage kann Peugeot getrost in einen supersportlichen Maxi-Scooter einbauen – sofern die Direktion daran denkt.

Insofern kommt der Satelis nicht als reinrassiger Reisefreund auf die Zweirad-Welt. Er löst die gestellte Aufgabe vielmehr in sportlicher Manier und positioniert sich mit einer gehörigen Portion Fahrspaß als Sporttourer. Dagegen stellt der Piaggio seine bekannten und bewährten Reisequalitäten, die ihn zum Vollblut-Tourer machen. Wer's flotter mag, sollte sich den Franzosen mal genauer anschauen...

Thilo Kozik