

# VIERTAKT-SPORT

**Speedfight jetzt garantiert rauchfrei unterwegs**

**A**ngekündigt und planmäßig eingetroffen ist der viertaktende Speedfight 50. Nur 90 € teurer als sein luftgekühlter Zweitaktkollege. Das Geld ist schnell hereingefahren, weil sein Benzinverbrauch 1 l niedriger ausfällt.

Und der **Ölverbrauch** sowieso. Alle 5.000 km bei der planmäßigen Wartung genau 0,75 l Viertaktöl plus evtl. kleine Verbräuche zwischendurch. Der Zweitakter gurgelt im gleichen Zeitraum über 4 l weg.

Kümmern wir uns speziell um den Motor, das Fahrwerk ist ja bereits als weitgehend tadellos bekannt (Doppeltest in Heft 3/09). Der ausgesprochen langhubig konstruierte Antrieb mit sehr hoher Verdichtung stammt von SYM und wird dort u.a. im bekannt flotten Mio eingesetzt. Peugeot verwendet ihn außerdem im viertaktenden New Vivacity 50 (Test in Heft 6/09).

Die Fahrleistungen im Speedfight unterscheiden sich kaum und stellen dem Antrieb einmal mehr gute Noten aus. Es bleibt ein kleines Mysterium, wie ausgerechnet ein so konventioneller Aufbau mit nur zwei Ventilen zu den stärksten Viertakt-50ern zählen kann. Die Konkurrenz von Honda und Yamaha bietet mehr Technik auf, z.B. Einspritzung und vier bzw. drei Ventile.

Im Speedfight genügt ein herkömmlicher Gleichdruckvergaser. Gegen Vereisung bei naßkalter Witterung hat ihm sein Erbauer eine elektrische Heizung spendiert. Das haben nicht viele Scooter.

**Der Motor** startet willig und hängt gut am Gas. Verblüffend viel Sound bollert aus dem Endtopf, während die Maschine anschiebt. Feintuning an Fliehkraftkupplung und Variorollen könnte einen noch gleichmäßigeren Leistungsverlauf erwirken, die

Serie ist aber bereits sehr nahe am Optimum. Dieser Antrieb muß sich vor keinem aktuellen Zweitakter verstecken.

Das **Fahrwerk** gehört zur überlegenen Sorte und könnte auch einen 125er verkraften. 1a Geradeauslauf, hohe Transparenz beim Einlenken, sichere Straßenlage in Schräglage. Das verwindungssteife Chassis macht alles mit und verkräftet die hohe Bremsleistung der vorderen Scheibe mühelos. Die sportlich hart ausgelegte USD-Gabel vermittelt Sicherheit.

Am hinteren Federbein wurde gespart, nicht einmal die Feder läßt sich einstellen. Über Bodenwellen in Kurven kommt es an Grenzen, wippt unwillig nach. Wenig sportlich auch die holzigen Kenda-Reifen, es gibt haftere Gummis.

Die Ausstattung entspricht einem typischen Sport-50er.

Stauraum für exakt einen Integralhelm, mehr nicht. Im Cockpit herrscht kein Mangel. Eine 12 V-Steckdose unterm Sitz ist keineswegs üblich. Das Licht strahlt erfreulich hell, die Hupe fiepzt zu leise.

Ergonomisch ein Scooter für Große ab 1,80 m. Das gilt auch für Beifahrer. Wetzschutz wird traditionell wenig geboten, Bordwerkzeug gibt's gar keines und die Armaturen sind arg unexakt geraten.

**Fazit:** Auch der Speedfight 50 Viertakt repräsentiert die heute seltene Gattung des Oberklassen-50ers mit überlegenem Sportfahrwerk. ■



**Nicht wartungsfrei**



**Infomix Digi-Analog**



**Kantiges Heck**



**Integralhelm paßt**



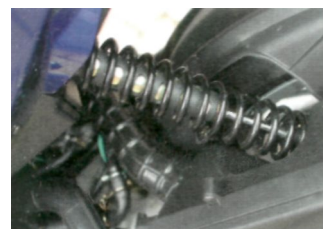
**Blinkerschalter mau**



**Steckdose an Bord**



**Erstklassige Bremse**



**Federbein zivil**



## Daten & Meßwerte • Peugeot Speedfight 3 50 Viertakt

**Motor:** Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Bohrung x Hub 37,0 x 46,0 mm, Hubraum 49,5 cm<sup>3</sup>, obenliegende Nockenwelle, 2 Ventile. Gleichdruckvergaser, Saugrohr-Ø 18,0 mm, Verdichtung 12,6. Sekundärluftsystem, Generator 98 W, Batterie 4,0 Ah

**Leistung:** 2,8 kW/3,8 PS bei 8.000/min, Drehmoment 3,8 Nm bei 6.500/min

**Kraftübertragung:** Fliehkraft-Trockenkupplung, stufenlose Variomatik, Zahnrad-Endgetriebe

**Fahrwerk:** Geschweißter Stahlrohrrahmen, USD-Gabel, Ø 32 mm, Federweg 60 mm. Gummigelagerte Triebsatzschwinge, 1 Federbein, nicht einstellbar, Federweg 80 mm. Scheibenbremse vorn, Ø 215 mm, Zweikolbenzange. Trom-

melbremse hinten, Ø 110 mm. Alufelgen, Reifen 130/60-13 vorn, 130/60-13 hinten

**Maße/Gewichte:** Lenkerhöhe 1.050 mm, Lenkerbreite 700 mm, Sitzhöhe 800 mm, Trittbreithöhe 330 mm, Radstand 1.257 mm, Gewicht vollgetankt 108 kg, Radlastverteilung v/h 42/58%, Zuladung 162 kg

**Ausstattung:** E-/Kickstarter, Startautomatik, Licht 2xH7 55 W, 2 Rückspiegel, Hauptständer, unbeleuchtetes Helmloch, Gepäckhaken. Cockpit mit Tacho, Uhr, Tankuhr, Drehzahlmesser, Tageskilometerzähler

**Service:** alle 5.000 km

**Preis:** 2.189 €

<b>Topspeed</b>	<b>45 km/h</b>
<b>0-40 km/h</b>	<b>8,7 s</b>
<b>Bergwertung</b>	<b>1:37,8 min</b>
<b>Tacho 50</b>	<b>45 km/h</b>
<b>Tacho Topspeed</b>	<b>51 km/h</b>
<b>Tankinhalt</b>	<b>8,0 l</b>
<b>Benzinverbrauch</b>	<b>3,2 l/100 km</b>
<b>Reichweite</b>	<b>250 km</b>
<b>Gewicht</b>	<b>108 kg</b>
<b>Zuladung</b>	<b>162 kg</b>



### **Peugeot Speedfight III 50 Viertakt**

Überraschung, als Dritter im Bunde der beiden Zweitakter fühlt sich der Viertakt-Speedfight kaum schwächer an. Gewinnt zudem Freunde beim Verbrauch und seinen Manieren. Für einen Fuffi-Viertakter ist er mit ordentlich Sound gesegnet



**Ergonomie, Fahrwerk, Handling, Bremsen, Laufkultur, Licht**



**Hupe, Armaturen, Serienreifen, Federbein**