

Das Satelis-Fahrwerk kommt mit den 20 PS der ungedrosselten Compressor-Variante spielend zurecht



# DRUCKMASCHINE

**Peugeot Satelis wahlweise mit 125er Kompressor oder 250er Saugmotor**

Die Vorzüge des Satelis haben wir in den letzten beiden Ausgaben von SCOOTER & Sport bereits umfassend gewürdigt. Deshalb konzentrieren wir uns beim Compressor ganz auf den Kompressor im Motor. Und testen auf Seite 36 den ebenfalls brandneu eingetroffenen 250er mit Piaggio-Motor.

Im Jahr 2002 bei der Intermot München vorgestellt, dauerte es bis zum Serienanlauf des Kompressor-125ers im Jet Force bis 2005 (Test in SCOOTER & Sport 3/2005). An Leistung mangelte es dem aufgeladenen Triebwerk nicht, satte 125 km/h Topspeed atte-

stierten dem Testfahrzeug die Leistung eines 250ers.

Auf der anderen Seite standen 5,3 l Benzinverbrauch, bei Dauervollgas deutlich über sechs Liter für 100 km. Offensichtlich ging Peugeot zunächst auf Nummer sicher, gönnte dem aufgepumpten Motor reichlich Innenkühlung durch Sprit.

Das, so versprechen die Entwickler, wird bei der zweiten Auflage des Compressor im Satelis alles besser. Und melden 4,5 l Verbrauch, was wir natürlich nachprüfen werden. Der Motor erfüllt nun auch die Abgasnorm Euro 3, dank G-Kat. Den hat der Jet Force noch

nicht und laut letztem Kenntnisstand soll es den Kompressor ausgerechnet im Sportler ab 2007 auch nicht mehr geben.

Grund sei Platzmangel in der Karosse. Den Ventilator am **Ladeluftkühler** bringt man im Jet Force nicht unter. Für die Kühlung im Stadtverkehr ist er aber nötig, denn die Luft strömt mit 160° C aus dem Kompressor, nach dem Kühler herrschen erträgliche 60° C. Die maximal 1,9 bar Ladedruck regelt ein elektrisches Ventil, überschüssige Luft fließt ins Freie ab. Natürlich nicht durch eine Tröte, sondern lärmgedämpft.

Noch viele weitere Details wurden verbessert. Den Luftkanal vom Kompressor zum Ladeluftkühler bildet nun ein Metallrohr, vorher war's ein simpler Schlauch. Das Rohr kühlt zusätzlich und sendet außerdem weniger Körperschall ab.

Nach dem Luftkühler folgt ein 1,3 l großer Luftsammler aus Alublech. Im Jet Force noch aus Plastik und halb so groß. Das größere Volumen beschert dem Satelis weniger Lastwechsel bei ruckartigem Gasgeben. Es glättet sozusagen die Wogen im Luftfluß. Unverzichtbar blieb ein großer Luftfilterkasten. Der sitzt im



fronten zu erzeugen. Keine Änderungen nötig waren im Bereich der Variomatik.

Und auch den Kompressor liefert nach wie vor die Firma Busch aus Chevenez im Schweizer Jura. Weil dieses Bauteil im Betrieb siedend heiß wird (s.o.), schützt es im Satelis ein Abdeckblech aus Edelstahl. Es verhindert Temperaturschocks, wenn waschfreudige Satelis-Besitzer nach der Ausfahrt zum Wasserschlauch greifen.

Wie beim Jet Force gibt's **zwei Leistungsstufen**. 11 kW/15 PS für Leichtkraftroller, 20 PS für die offene Version, deren Fahrer den Motorradchein benötigen. Die Drosselung erfolgt per Motorelektronik und ist laut Peugeot nicht zu knacken!

Bisher laufen ca. 1.000 Jet Force Compressor. Peugeot hofft nicht zuletzt wegen des deutlich günstigeren Preises auf mehr Satelis mit der einzigartigen Technik. Immerhin handelt es sich um den weit-

*Peugeot hat seinen Kompressor-125er modellgepflegt: Laufkultur, Verbrauch. Die Leistung erfreut auf jeden Fall*

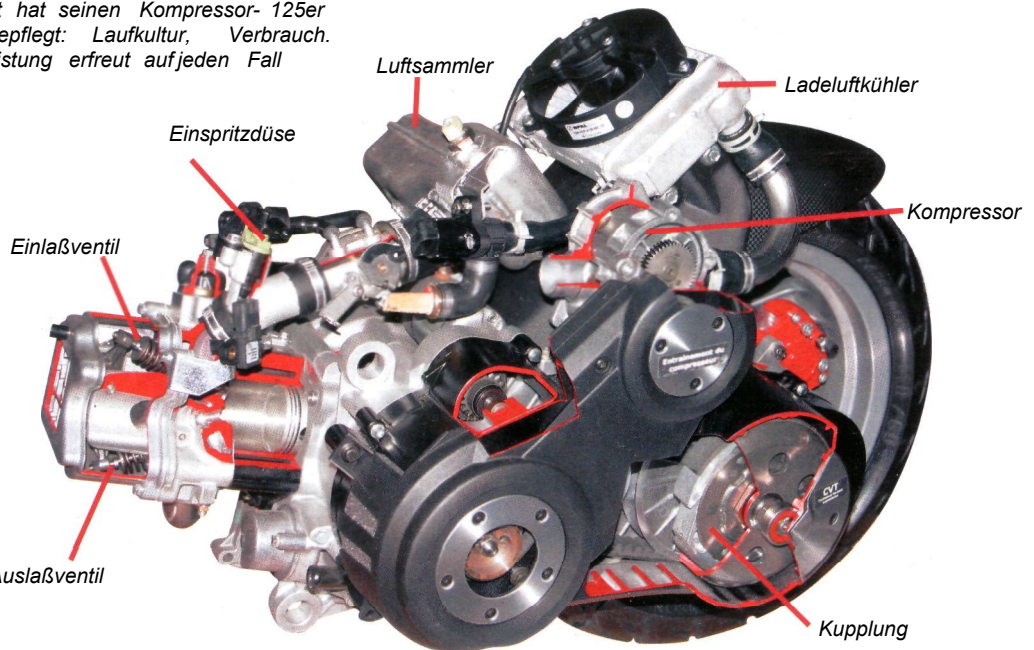
**Peugeot Satelis 125 Compressor**



Der voluminöse Luftfilterkasten halbiert den Satelis-Stauraum



Beidseitige Lufthutzen als Erkennungsmerkmal des Compressor



Helmfach und halbiert es kurz-erhand im Vergleich zum Satelis mit Saugmotor.

Im Bereich der Drosselklappe sorgt ein elektronisches Leerlaufsystem für zufriedene Mienen bei den Euronorm-Prüfern. Und im **Brennraum** des Zweiventilers wurden ebenfalls viele Manntage investiert, um schönere Flamm-



**Technische Daten • Peugeot Satelis 125 Compressor**

**Motor:** Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Bohrung x Hub 57,0 x 48,9 mm, Hubraum 124,7 ccm, obenliegende Nockenwelle, 2 Ventile. Elektr. Saugrohr-Einspritzung, mechanisch angetriebener Roots-Kompressor, Saugrohr- $\phi$  k.A. mm, Verdichtung 9,6. G-Kat, Generator 235 W, Batterie 12,0 Ah  
**Leistung:** 11,0 kW/15,0 PS bei 8.000/min, Drehmoment 16,0 Nm bei 6.000/min  
**Kraftübertragung:** Fliehkraft-Trockenkupplung, stufenlose Variomatik, Zahnrad-Endgetriebe  
**Fahrwerk:** Geschweißter Stahlrohrrahmen, Telegabel,  $\phi$  37 mm, Federweg k.A. Gummigelagerte Triebabsatzschwinge, 2 Federbeine, 4fach einstellbar, Federweg 100 mm. Scheibenbremse vorn,  $\phi$  260 mm, Zweikolbenan-

ge. Scheibenbremse hinten,  $\phi$  210 mm, Einkolbenzange. Alufelgen, Reifen 120/70-14 vorn, 140/60-13 hinten  
**Maße/Gewichte:** Lenkerhöhe 1.050 mm, Lenkerbreite 770 mm, Sitzhöhe 800 mm, Trittbreithöhe 310 mm, Radstand 1.500 mm, Gewicht vollgetankt k.A., Radlastverteilung v/h k.A., Zuladung k.A.  
**Ausstattung:** E-Starter, Startautomatik, Licht 2xH7 55 W. 2 Rückspiegel, Haupt-/Seitenständer, Helmfach, Handschuhfach, Gepäckhaken, Windschild, elektr. Wegfahrsperr. Cockpit mit Tacho, Uhr, Tankuhr, Kühlwasserthermometer, Drehzahlmesser, Tageskilometerzähler  
**Service:** alle 5.000 km, Gewährleistung 24 Monate  
**Preis:** 4.349 i

## ERSTER TEST

*Kenner erspähnen am 250er Satelis den typischen Piaggio-Motor, für alle anderen dient dezent ein Hubraumhinweis*



weit einzigen aufgeladenen Zweiradmotor in Serie.

**Kein Experiment** dagegen ist der Antrieb des exakt gleich teuren Satelis 250. Peugeot sprang hier über den eigenen Schatten und kauft das Triebwerk beim Konkurrenten Piaggio ein. Der als Quasar-Baureihe bekannte Viertakter mit vier Ventilen stellt einen Einheitsmotor dar, eingesetzt mittlerweile von allen europäischen Herstellern. Die Meßwerte stellen dem Satelis genügend Pferdestärken aus. Er kann in seiner Klasse voll mithalten und wirkt immer ausreichend motorisiert.

Dabei gibt's an den Qualitä-

ten nichts zu zweifeln. Mit Einspritzung und G-Kat schafft er Abgasnormen locker. Sein Verbrauch entspricht dem der 250er aus Asien (Japan, Taiwan).

Im Vergleich zum Kompressor wirkt der 250er freilich lahm, läuft leise und vibriert kaum spürbar. Wer auf Nummer sicher gehen will, wird diesen Motor wählen. Für die wahre Begeisterung ist einzig der Kompressor zuständig.

**Fazit:** Freunde mittlerer Motorisierung haben beim Satelis die Wahl zwischen einem 125er Kompressor und dem 250er Saugmotor. Beide gleich schnell und gleich teuer. ■



Kantiges Satelis-Heck



250er schluckt 2 Integralhelme



Seinen Quasar-Einheitsmotor liefert Piaggio nunmehr an alle europäischen Konkurrenten. Außer MBK, denn die gehören Yamaha

### Technische Daten & Meßwerte • Peugeot Satelis 250

**Motor:** Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Bohrung x Hub 72,0 x 60,0 mm, Hubraum 244,3 cm<sup>3</sup>, oberliegende Nockenwelle, 4 Ventile, Elektr. Saugrohreinspritzung, Saugrohr-Ø 29,0 mm, Verdichtung 11,5. Sekundärluftsystem, G-Kat, Generator 300 W, Batterie 10,0 Ah  
**Leistung:** 15,6 kW/21,2 PS bei 8.500/min, Drehmoment 20,0 Nm bei 6.500/min  
**Kraftübertragung:** Fliehkraft-Trockenkupplung, stufenlose Variomatik, Zahnrad-Endgetriebe  
**Fahrwerk:** Geschweißter Stahlrohrrahmen, Telegabel, Ø 37 mm, Federweg 95 mm. Gummigelagerte Triebabschwinge, 2 Federbeine, 4fach einstellbar, Federweg 100 mm. Scheibenbremse vorn, Ø 260 mm, Zweikolbenzan-

ge. Scheibenbremse hinten, Ø 226 mm, Zweikolbenzange. Alufelgen, Reifen 120/70-14 vorn, 140/60-13 hinten  
**Maße/Gewichte:** Lenkerhöhe 1.050 mm, Lenkerbreite 770 mm, Sitzhöhe 800 mm, Trittbreithöhe 310 mm, Radstand 1.500 mm. Gewicht vollgetankt 170 kg, Radlastverteilung v/h 39/61%, Zuladung 180 kg  
**Ausstattung:** E-Starter, Startautomatik, Licht 2xH7 55 W, 2 Rückspiegel, Haupt-/Seitenständer, unbeleuchtetes Helmloch, Handschuhfach, Gepäckhaken, Windschild, elektr. Wegfahrsperre. Cockpit mit Tacho, Uhr, Tajkuhr, Kühlwasserthermometer, Drehzahlmesser, Tageskilometerzähler  
**Service:** alle 5.000 km, Gewährl. 24 Monate  
**Preis:** 4.349 €

|                        |                     |
|------------------------|---------------------|
| <b>Topspeed</b>        | <b>125,7 km/h</b>   |
| <b>0-50 km/h</b>       | <b>3,3 s</b>        |
| <b>0-80 km/h</b>       | <b>7,8 s</b>        |
| <b>0-100 km/h</b>      | <b>13,6 s</b>       |
| <b>Bergwertung</b>     | <b>0:47,6 min</b>   |
| <b>Tacho 50</b>        | <b>47 km/h</b>      |
| <b>Tacho Topspeed</b>  | <b>140 km/h</b>     |
| <b>Tankinhalt</b>      | <b>13,3 l</b>       |
| <b>Benzinverbrauch</b> | <b>3,7 l/100 km</b> |
| <b>Reichweite</b>      | <b>359 km</b>       |
| <b>Gewicht</b>         | <b>170 kg</b>       |
| <b>Zuladung</b>        | <b>180 kg</b>       |

