

SCOOTER & Sport

ÜBERSICHT:
Erste-Hilfe-Sets



TOPTTEST: BELLAVITA 300 EFI



TEST:
Bremsbeläge



SCOOTERTESTS:

Kymco Yager GT 125
SYM Fiddle 125
50er Lasten-Scooter

GEBRAUCHTKAUF:

400/500er Maxisooter

REISE:

Alpenfahrt mit 50 ccm

NEUHEITEN IM ERSTEN TEST:



Malossi Super T-Max 560



Peugeot Citystar 200i



Kymco K-XCT 125i



Tauris Capri 50

6 TGB Bellavita 300
Die Wespe aus Taiwan begeistert unsere Testfahrer



65 Bremsbeläge
Test und Einbauanleitung, ausprobiert an der Vespa LX 125 3V



42 Lasten-Scooter
Marktübersicht der Arbeitstiere



62 Erste-Hilfe-Sets
Für Scooterfahrer unterwegs



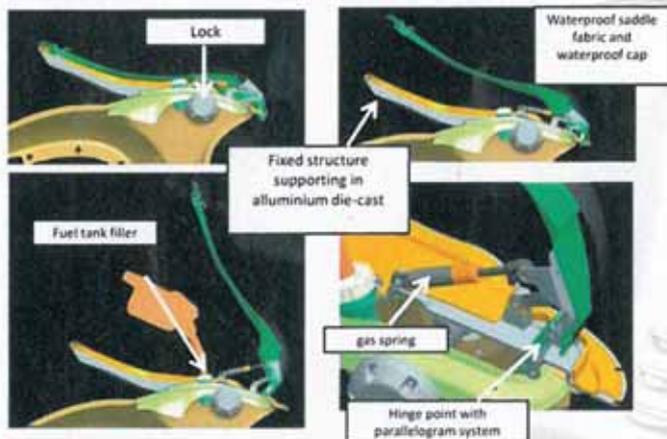
68 Reise: Alpentour
Mit 50ern in die Berge



38 Tauris Capri 50 Tartan
Test des bestgekleideten Scooters



46 Malossi T-Max 560 Testfahrt mit den schnellsten Racing-Scootern



44 Vespa 946: Details Ungeheime Informationen aus dem Werk



22 Toptest: Kymco K-XCT Der neueste 125er aus Taiwan

Toptest	Tech Talk
TGB Bellavita 300 6	Große Einzylinder 58
Peugeot Citystar 200i . . . 14	Service
Kymco K-XCT 125i 22	Service-Tips 60
Test	Lesererfahrungen 64
Kymco Yager GT 125 34	Termine 33
Tauris Capri 50 38	Reise
SYM Fiddle II 125 40	Alpen mit 50er 68
Neuheiten	Eifel, Hunsrück, Mosel . . 72
Vespa 946 44	Gebrauchtkauf
Dauertest	400/500er Scooter 54
Zwischenbilanz 61	Magazin
Tuning	Best of: Beschleunigung . 32
Bremsbelag-Vergleich . . . 66	News 28-33
Abschied	Vor 5/10/15 Jahren 52
Schnäppchen-Modelle . . . 77	Allgemein
Marktübersicht	Editorial 3
Lastenscooter 42	Frage des Monats 3
Zubehör	Impressum 5
Erste-Hilfe-Sets 62	Nachbestellservice . . . 82-83
Sport	Abonnement 53, 80
Malossi Max und BMW . . 46	Scooter-Markt 73
Werkstatt	Leserbriefe 81-82
Bremsbeläge wechseln . . 64	

IMPRESSUM

Redaktion: Reinhold Wagner (v.i.S.d.P.), Günter Wimme
 Druck: Westermann Vertrieb; VU Anzeigen: Reinhold Wagner, Günter Wimme (v.i.S.d.P.)
 Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 19 vom 1.1.2013. Verlag: Wagner & Wimme Verlag GmbH, Mühlenstr. 4, 91126 Schwabach. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Bilder und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Alle Angaben ohne Gewähr. Magazin für Scooter & Sport erscheint zweimonatlich. Lieferung durch Post, Verlag, Buch- und Zeitschriftenhandel. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Gerichtsstand ist Nürnberg.
 © 2013 Wagner & Wimme Verlag GmbH
 100% chlorfrei gebleichtes Papier
 e-mail: info@scooterundsport.de

www.scooterundsport.de



14 Erster Test: Citystar 200i Der Peugeot unter den Scootern begeistert



„Raus wie d'Sau“ mit Vollgas aus der Kurve nach dem Motto von Schorsch Meier

READY TO RACE

Testfahrten mit den stärksten Racing-Scootern von Malossi

Letzten Herbst besuchte SCOOTER & Sport den Malossi Day, Report in Heft 1/13. Analog zu diesem Finale gibt's jedes Jahr ein Auftakt-Meeting der Trofeo Malossi auf dem Adria International Raceway, 70 km südlich von Venedig.

Das Meeting ist familiär, reine Testfahrten. Zwei Tage lang wird in jeweils

20 Minuten langen Turns eifrig an Material und Fahrstil geschliffen.

Bei der Messe Mailand im letzten November hatte uns Sandro Malossi spontan zu Testfahrten auf seinen **Racing-Scootern** eingeladen. Denn Malossi erprobt sämtliche Parts natürlich in eigenen Fahrzeugen, somit standen uns die optimalsten Scooter zur Verfügung.

Wir entschieden uns für den stärksten, den Super T-Max mit 560er Zylinderkit und sämtlichen Malossi-Parts. Als charmanter Vergleich bot sich die Testfahrt auf einem brandneuen BMW C 600 Sport, ebenfalls mit Malossi-Teilen aufgemotzt.

„Allerdings ist die Kundschaft des BMW eine völlig andere als beim T-Max“, verriet uns Sandro. Die BMW-Fahrer sind sozusagen Zivilisten, bevorzugen die Landstraße. Deshalb dürfte es vorerst bei einem markenreinen Cup mit T-Max bleiben.

Den T-Max 560 scheuchte Günter Wimme, erfahrener Instruktor bei Renntrainings und gefürchtet schneller Mann der Klasse Supersport 600. Sein Bestseller „Motorrad Renntrainings“ gilt als Standardwerk der alphabetisierten Vollgasfraktion. Für die Testfahrt stellte ihm Ma-

lossi eine grellbunte Rennkombi in den Hausfarben gelb/rot zur Verfügung.

Für den wie gesagt ziviler abgestimmten C 600 Sport war Reinhold Wagner die Idealbesetzung. Der bekennende Limousinen-Fan gehört zur seltenen Spezies der trotz 33jähriger Zweiradkarriere sturzfrei davongekommenen Fahrer. Anhand dieser lupenreinen Statistik könnte er eigentlich nackt und ohne Helm fahren.

Trotzdem trat er, unbunt abgestimmt zum silbergrauen BMW, in schwarzem Leder der Marke Vanucci an.



www.raceservice.com

Malossi Super T-Max 560: „Der Luftdruck stimmt“, versichert Sandro Malossi. „Der hintere Reifen ist noch rutschig, weil wir gestern damit auf dem Rollenprüfstand fuhrten. Aber nach ein, zwei Runden ist diese äußere Schicht abgewetzt.“

Der Renn-Max startet wie gewohnt: Bremse ziehen, Startknopf drücken und schon brabbelt der Zweizylinder los. Tief, bassig, mächtig. Am Adria Raceway ein Ohrenschaus, aber deutlich leiser als kreischende Rennmotorräder mit Vierzylinder. Auch getunt bollert der 560er mit stabilem Leerlauf und nimmt sauber Gas an, rollt lässig durch die Boxengas-

se hinaus auf die noch unbekannte Strecke.

Motor und Reifen sind kalt, während die anderen Racer mit aufgewärmten Triebwerken und dank Reifenwärmern 80° C heißen Pneus gleich losheizen. Wie bekommt man Temperatur in die Reifen? Volle Schräglage in der Kurve vermeiden, aber hart bremsen und mutig beschleunigen. Opas Rezept aus der Ära vor den elektrischen Heizdecken für die Reifen funktioniert übrigens auch auf Landstraßen prächtig.

Nach zwei Runden kralen sich die Reifen fühlbar besser in den kalten Asphalt und man weiß ungefähr, wo es lang geht. Also Power.

Aber ins Wummern des Twins kommt ein zweiter Unterton, von hinten nähert sich eine wütende Hummel. Schon drückt sich ein Rennmax vorbei. Zum Glück sind Rennhobel so laut, gerade auf Pisten bewahrt sich der alte Biker-Spruch: Loud pipes save lives.

Der davonziehende Vordermann hängt sich in Kurven heraus, mit Oberkörper und Hintern, sein Knie schrappt über den Teer. Wir macht er das bloß? Die serienmäßige Sofalandschaft des Maxiscooters bietet kaum Halt.

Plastik-Trittbretter sind rutschiger als Alu-Fußrasten, und wie soll man sich beim Bremsen abstützen? Ja, selbst

bei Vollgas auf der Gerade kann man sich nicht hinter die Scheibe ducken, viel zu weit vorn sitzt die Rückenstütze und der vergleichsweise hohe Lenker paßt ja schon gar nicht. ➤

Malossi Super T-Max 560

Motor: Zylinderkit 560 cm³ mit 66 mm Kolben, 8 größere Ventile, Power-Nockenwellen, Auspuff Maxi Wild Lion, W-Box Luftfilter, Red Chili Ölfilter, Force Master Elektronikzentrale, TC Lambda-Emulator.

Getriebe: Malossi Multivar 2000 MHR, Kevlar Belt, Over Range, Torque Driver, Torsion Controller, Power Transmission mit längerer Übersetzung im Kettentrieb.

Fahrwerk: Stahlflex-Bremsleitungen (Luftfahrtgeprüft) vorn und hinten, Whoop Disc Doppelscheibenbremse vorn und Einzelscheibe hinten, MHR Synt Bremsbeläge, RS24 Federbein, MHR Cupolino Windschild. Lackierung in Malossi-Farbschema.

Materialpreis: ca. 7.500 € zzgl. T-Max 530 (ca. 11.000 €)



Auspuff dumpf souverän



Whoop Disc Doppelscheibe



Erstklassiges RS24-Federbein



Cockpit serienmäßig

Viel Gefühl fürs Vorder-
rad schafft Vertrauen fürs
Bremsen in Schräglage





Sicheres Fahren im Pulk, weil die anderen Cup-Teilnehmer ausnahmslos erfahrene Hasen sind

Egal, hinterher. Der Malossi-Max dreht rund 7.000/min und drückt ansatzlos ohne den leisesten Durchhänger voran. Ab dem Kurvenscheitelpunkt geht es lehrbuchmäßig ans Gas, frei nach dem sauberen Kurvenstil des legendär gußeisernen BMW-Werksfahrers Georg „Schorsch“ Meier: „Nei ganz flau und raus wia d'Sau!“

Immer mutiger, denn die perfekt abgestimmte Variomatik sorgt in Verbindung

mit den rund 50 Nm Drehmoment für Schub. Kein Zweifel, dieser aufgebohrte Motor mit größeren Ventilen und scharfen **Nockenwellen** hat die von Malossi angegebene Leistung von knapp 60 PS. Andererseits, der BMW hat das ab Werk.

Der dumpf klingende Malossi-Max ist ein wirklich angenehmer Motor, molto potente, mit Muskeln: Auf der kurzen Start/Zielgeraden liegen 160 km/h an.

Ähnlich unspektakulär, aber effektiv arbeitet das Fahrwerk. Länge läuft, geradeaus so stur wie ein ICE. Die Federung vermittelt Feeling, besonders die bereits serienmäßig schön transparente Gabel. Das RS24-Federbein arbeitet feinfühlig und doch straff, so muß das auf Rennstrecken sein.

Plötzlich, beim harten Anker, das Heck kommt leicht quer, überbremst! Bremse lösen, und alles ist wieder palet-

ti, ohne erhöhten Herzschlag. Der Rennmax ist kein wilder Mustang, der mit Willenskraft gezähmt werden will.

Ist ohnehin die falsche Lebensart. „Let the bike do the work for you“, sagen Rennfahrer und das gilt erst recht für diesen **Kaltblüter**.

Gutmütige, gelassene Fahrt bringt bessere Rundenzeiten und ist leichter beherrschbar. Im Grunde ideal für die erfahrenen Gentleman im Malossi-Cup.



Am Ende der Start/Ziel-Geraden: Hart bremsen aus 160 km/h



Rennsporttypisch wird die Lampe durch Blenden ersetzt



Beherrztes Anbremsen der Haarnadel mit dem BMW, das hintere ABS arbeitet im Regelbereich

Malossi BMW C 600 Sport: Riccardo Malossi, Sportdirektor der Trofeo Malossi: „Das ist der erste und einzige C 600 mit unseren Teilen. Wir möchten dieses Demo-Bike spä-

ter noch fotografieren, eine Rückgabe ohne Kratzer wäre prima.“

Solchermaßen entspannt geht's in die erste Runde, ohnehin muß der Motor warm-

laufen. Die Reifen sind auch noch kalt an diesem mit 9° C nicht sehr südländischen Samstag im März. Zum Glück handelt es sich um Serienpellen und keine erst bei heißem Gummi haftende Rennmischung.

Letztlich tritt dieser BMW so seriennah auf, daß ihn die

italienische Polizei nicht anhalten würde, sogar die Lampe brennt. Nur die kurze Malossi-Sportscheibe und fehlende Rückspiegel erinnern, auf einer gepimpten Maschine zu sitzen.

Aufwärmrunde fertig, mit Vollgas aus der letzten Kurve auf Start-Ziel. Überraschung, ▶



Die Malossi-Fotografen waren ebenfalls erleichtert



Ein strahlender Testpilot nach der Einsatzfahrt



Die markante Lampenverkleidung des BMW ist Customizing ab Werk und paßt zum Malossi-Trimm

die zeitgleich trainierenden T-Mäxer fahren keineswegs davon, manche fallen sogar zurück. Denn nicht alle sind in voller 560er Ausbaustufe, manche motorisch unangetastet. Die 60 PS des C 600 Sport haben da keine Mühe.

Knapp 160 km/h stehen am Ende der Geraden an, beim Anbremsen der ersten (Links-)kurve sieht der schwere BMW gegen die abgespeckten Racer kein Land. Darüber hinaus können's die erfahrenen Rennpiloten eindeutig besser. Abwinkeln in Schräglage, Ideallinie anhand der rotweißen Kerbs anpeilen, schon geht's hinaus in die Gegengerade. Die 2,7 km Strecke ist den Flurgrenzen des Areals geschuldet, viele Geraden, viele Bremszonen. Richtig flüssig, wie es die Fahrer lieben, wird's erst in der zweiten Hälfte.

Malossi C 600 Sport

Motor: Auspuff Maxi Wild Lion, W-Box Luftfilter.

Getriebe: Malossi Multivar 2000 MHR und Variofeder

Fahrwerk: Whoop Disc, Doppelscheibenbremse vorn und Einzelscheibe hinten, MHR Synt Bremsbeläge, MHR Cupolino Windschild.

Materialpreis: ca. 1.100 € zzgl. C 600 Sport (ca. 11.500 €)

Die wird von einer fiesen Haarnadel eingeleitet, die man eigentlich immer zu langsam angeht. Grrr, nächstes Mal... (und dann doch nicht). Aber jetzt endlich – Kurvenparadies.

Huch, nanu, untermalt von dumpfem Grollen quetscht sich ein T-Max in voller Schräglage innen vorbei, der Pilot hängt atemberaubend mit dem Knie am Boden neben der Maschine, das kurvenäußere Bein baumelt lässig

über den Sitz. Rennfahrer machen das so.

A und O und Hauptproblem beim harten Bremsen und in Schräglage ist wie beim T-Max: Verflix, wo hält man sich hier fest? Je schneller, umso mehr steht dieses Problem im Vordergrund, Motorräder bieten da mehr. Sitzbank und Trittbrett wirken auf einmal ungeahnt rutschig, das fällt im Straßenbetrieb nie auf.

Haftung und Grenzbereich dagegen sind kein Thema, auch die Bremsen beißen heftig. Ihr ABS wird vorn nie gebraucht. Nur hinten verrät ein pulsierender Bremshebel seine Arbeit, speziell vor der erwähnten Haarnadel.

Bleibt als Überraschung die Federung, die man sich alsbald straffer wünscht.

Auch die Rückmeldung vom Lenker könnte transparenter durchscheinen. Verblüffend, wie früh selbst gemäßigter Rennbetrieb Änderungswünsche weckt. Sogar am Scooter mit dem besten Fahrwerk von allen.

Viel zu schnell schwenkt ein Mann die Zielflagge, sind die 20 Minuten vorbei. Zurück bleibt neben dem immer wieder belebenden Erlebnis Rennstrecke der Eindruck eines bei aller Sportlichkeit verblüffend unaufgeregten BMW.

Fazit: Einmal mehr zeigten diese Testfahrten, daß ein Renngerät gar nicht scharf genug auf seinen Daseinszweck zugespitzt sein kann. Das bestätigte das dritte und heißeste Eisen, ein Malossi Zip SP 70 mit rund 25 PS bei nur 65 kg Gewicht. Mehr davon im nächsten Heft.

www.trofei.malossi.com



Bremse mit ABS



Heck ohne Kennzeichen



Malossi Sportauspuff



Serienreifen reichen völlig



Ausbremsmanöver...



...160 km/h auf der Geraden...



...und spaßige Kurven



Für den Anfang nicht schlecht, wäre noch Platz für etwas mehr Schräglage

Eine Vespa ist kein Rennpferd. Trotzdem läßt sich manches aufpeppen. Wir machen die laue Serienbremse mit Malossi-Belägen knackiger



BEISSERCHEN

Bremsbeläge für die Vespa LX 125 3V im Vergleich

Seit 17 Jahren führen wir jährlich einen Bremsbelag-Vergleichstest durch. Um herauszufinden, wie man laschen Serienbremsen auf die Sprünge helfen kann. Sicherheit lautet das Stichwort: Damit wir im Alltag, also vor allem in der Stadt, besser bremsen können. Um mit mehr Gefühl kürzere Bremswege zu erzielen.

Aus allen Bremsbelag-Vergleichstests haben wir in 17 Jahren gelernt: Ein Zaubertrick gibt es nicht. Manchmal wirkt ein organischer Belag (Kohlenstoff mit Metallpulver gepreßt) besser, das andere Mal gewinnt Sintermetall (Metallpulver unter Druck und Hitze gesintert).

Grund: Jedes Fahrzeug hat andere Bremscheiben, und das ist ja der Reibpartner. Deshalb lassen sich unsere Ergebnisse nicht 1:1 auf andere Scooter übertragen. Heute probieren wir Malossi-Beläge an Deutschlands bestverkauf-

tem 125er, der neuen Dreiventil-Vespa LX 3V.

Folgende Aussagen können wir für eine LX treffen. Die **Serienbeläge** halten nahezu ewig, wie schon bei der GTS 300 (Bremsbelag-Vergleichstest in Heft 6/09): 0,1 mm Verschleiß auf 3.000 km entsprechen hochgerechnet einer Lebensdauer von rund 50.000 km, wobei noch 2 mm Reststärke verbleiben.

Und sie funktionieren ganz passabel. Die vordere LX-Scheibenbremse spricht bei milder Handkraft nicht überscharf an, egal ob trocken oder naß, sie wirkt weich. Je mehr Handkraft, desto mehr Wirkung baut sie auf.

Aber irgendwann muß man wie ein Schmied zupacken, ohne daß sich viel mehr Bremsleistung einstellt. Mit genauer Dosierung hat das wenig zu tun, sondern mehr mit Hefeteig. Sportliche Fahrer bezeichnen die Vespa-Bremse als Schätzchen. Sprich: Die LX-Serienbremse könnte mehr Gefühl vertragen, knackigere Verzögerung sowieso.

Was spricht fürs Zubehör? Oft genug der Preis, wobei Vespa bei der LX volkstümlich kalkuliert. Nachteile? Nein, beide Malossi-Beläge sind homologiert, also 100% legal für den Straßenverkehr zugelassen. Der Kenner sieht das

am E-Aufdruck auf der metallischen Belag-Rückseite.

Die **Malossi-Qualität** stimmt: Einbau so leicht wie Serie, kein Bremsquietschen, kein Nachlassen beim Heißbremsen (Paßfahrt). Malossi hat sogar etwas mehr Belagstärke auf den Rippen.

Und die Wirkung? Bei leichtem Hebelndruck genauso narrensicher zu bedienen wie Original. Bei stärkerem Druck beißen sie mehr in die Bremscheibe, die Malossi-LX kommt früher zum Stehen. Und dazu reicht mittlere Handkraft. Fahrer freuen sich über dieses „Zweifinger“-Bremse, brauchen für Vollbremsungen nicht mehr die ganze Hand. Malossi organisch und Sinter verdienen das Gütesiegel: Empfehlung der Redaktion, diesmal mit leichten Vorteilen für organisch.

Fazit: Beide Malossi-Bremsbeläge verbessern Bremsleistung und Bremsgefühl an der Vespa LX 125 spürbar. ■



Die Malossi-Beläge sind 100% legal homologiert

Vespa Serie

Paßform:	perfekt, einfach zu montieren
Wirkung kalt:	okay, nicht zu bissig
Wirkung heiß:	okay, weich
Fading:	heiße Bremse läßt etwas nach
Ansprechverhalten:	gut und sanft
Dosierbarkeit:	schlecht
Handkraft:	hoch
Bremsgeräusche:	nichts, kein Quietschen
Preis:	12,05 €
Material:	organisch
Gewicht:	39 g/39 g
Zulassung:	ABE
Bremsklotz-Stärke:	6,5 mm
Belag-Stärke:	2,7 mm
Belagträger-Stärke:	3,7 mm
Vertrieb:	Vespa-Händler


ORGANISCH
Malossi Sport MHR schwarz 6215049

Paßform:	perfekt, einfach zu montieren
Wirkung kalt:	gut, nicht zu bissig
Wirkung heiß:	gut, bleibt konstant
Fading:	heiße Bremse läßt nicht nach
Ansprechverhalten:	gut und sanft
Dosierbarkeit:	gut-knackig
Handkraft:	mittel
Bremsgeräusche:	nichts, kein Quietschen
Preis:	7,14 €
Material:	organisch
Gewicht:	40 g/40 g
Zulassung:	ABE
Bremsklotz-Stärke:	6,8 mm
Belag-Stärke:	4,3 mm
Belagträger-Stärke:	2,5 mm
Vertrieb:	SIP-Scootershop (Tel. 08191/96999-60, www.sip-scootershop.com), Malossi Store (www.malossistore.de), Fachhandel


ORGANISCH
Malossi Sport MHR Synt Sinter 6215006

Paßform:	perfekt, einfach zu montieren
Wirkung kalt:	gut, nicht zu bissig
Wirkung heiß:	gut, bleibt konstant
Fading:	heiße Bremse läßt nicht nach
Ansprechverhalten:	gut und sanft
Dosierbarkeit:	gut
Handkraft:	mittel
Bremsgeräusche:	nichts, kein Quietschen
Preis:	15,26 €
Material:	Sinter
Gewicht:	47 g/47 g
Zulassung:	ABE
Bremsklotz-Stärke:	7,0 mm
Belag-Stärke:	4,6 mm
Belagträger-Stärke:	2,4 mm
Vertrieb:	SIP-Scootershop (Tel. 08191/96999-60, www.sip-scootershop.com), Malossi Store (www.malossistore.de), Fachhandel


SINTERMETALL
Lexikon: Testkriterien zum Thema Bremsen erklärt

Wirkung kalt/heiß: Die meisten Beläge bremsen kalt besser als heiß. Einige lassen überhitzt deutlich nach. Im Idealfall hat die Temperatur kaum oder keinen Einfluß auf Wirkung, Dosierbarkeit und Ansprechverhalten.

Fading: Damit bezeichnet man das Nachlassen der Bremswirkung bei heißer Bremse. Der Bremshebel läßt sich immer weiter durchziehen,

wird „weich“. Selbst ein völliges Bremsversagen ist möglich.

Ansprechverhalten: Wie spontan spricht der Belag auf Bremsaktionen an? Manchmal genügt ein kurzes Antippen des Bremshebels. Meistens muß bei Scooterbremsen aber deutlich längere Zeit am Bremshebel gezogen werden.

Dosierbarkeit: Sie ist ein Maß für die Beherrschbarkeit während des Bremsvorgangs. Bei

guten Bremsen und Belägen ist die Zu- oder Abnahme der Wirkung fein spürbar. Leider gibt es auch Billiganlagen, die sich anfühlen, als hätte man drei Winterhandschuhe übereinander an, d.h. wie taube Finger. Im Alltag am besten sind Bremsen, die proportional zur eingesetzten Handkraft arbeiten.

Handkraft: Ein Wert für die nötigen Bedienkräfte am Bremshebel. Bei zu hoher Handkraft

geht jedes Gefühl für die Bremsung verloren. Hohe Handkräfte sind auch ein Merkmal für werksseitig nicht optimal abgestimmte Hydraulik der Bremse.

Bremsgeräusche: Bestimmte Beläge und Reibpaarungen geben schabende Geräusche von sich. Völlig unbedenklich, aber trotzdem für viele Fahrer irritierend. Quietschende Bremsbeläge hingegen sind einfach grauhaft.