

SCOOTER

& Sport

PEUGEOT DJANGO

DER FRECHE FRANZOSE



TRICITY 125
NEUES DREIRAD

NEUHEITEN IM TEST:

Quadro 350 S
BMW C evolution
Beeline Pista 50 LC
Tauris Firefly 50
SYM Crox 50 4T
Kymco People 300 ABS

JETHELME: Bunt & schön



REPORTAGEN:

Simson-Schwalbe-Rallye
Reifenwerk Heidenau

MARKTÜBERSICHT:

Die günstigsten 125er

KLASSIK-REISE:

Marokko mit Heinkelroller

TUNING:

Malossi Vespa GTS

Honda SH 150i ABS



Test des Großrad-Bestsellers



Zwischenbilanz

DAUERTEST

Vespa LX 125 3V

- E10-Dauerbetrieb
- Malossi-Teile

14.891 km. Entgegen aller Vorurteile läuft die italienische Diva. Sie startet zuverlässig, sie tuckert brav und demnächst darf sie als Belohnung für die tägliche Qual zur Maniküre, beim Piaggio-Center Bleisteiner in Nürnberg.

Die Erstwartung bei 1.000 km kostete uns 114,85 €, bei 5.000 km löhnten wir 44,02 €, bei 10.000 km waren es 217,81 €. Hoffentlich kommen wir jetzt gnädig davon.

Das Öl checken wir bei allen Dauertestlern regelmäßig. Die Vespa nippte bisher erst 0,3 l vom goldenen Saft. So dicht muß ein moderner Motor sein.

An Benzin gönnt sich der Dreiventilmotor 2,8 bis 3,1 l auf 100 km, je nachdem, ob wir auf der Autobahn volle Leistung abfordern oder eher im Stadtverkehr schnecken. **Um die drei Liter** klingt günstig, aber die klassenbesten Honda PCX/SH/Mode liegen nochmals 10% verbrauchsgünstiger.

Als Treibstoff verwenden wir ausschließlich E10, die vielgeschmähte Ökoplärrö. Bisher ohne negative Nebenwirkungen. Im Blindtest (die Fahrer weiß nicht, was im Tank drin ist, es kann E5, E10, Super Plus, V100 oder ethanolfreies Ultimate 102 sein)

spürt selbst die Prinzessin auf der Erbse keinen Unterschied. Ob Starten, Kaltlauf, Fahren, Top-speed, die LX fühlt sich stets exakt gleich an. Klar, daß das am Stammtisch keiner hören will. Aber wir halten uns lieber an Fakten als an Meinung.

Bekanntlich ist keine Vespa perfekt. Wir haben die lasche Bremse mit **Malossi-Belägen** gepimpt, siehe Heft 3/13. Mit ihnen bremst die LX viel aufgeweckter, präziser, knackiger. Und steht müheloser früher.

Die Malossi Multivar 2000 haben wir mal als Viagra für die Vespa (Heft 4/13) bezeichnet, das stimmt bis auf den heutigen Tag. Sie beschleunigt munterer, zieht befreit den Berg hinauf und erzielt in Falle der LX 3V sogar eine höhere Top-speed. Im Moment läuft sie bei Tacho 115 in den Begrenzer, einstmals waren es Tacho 122.

Das dürfte am Riemen liegen. Jeder Keilriemen wird im Laufe der Zeit dünner, das kostet Top-speed. Nach fast 8.000 km ist die **Multivar-Vespa** immer noch schneller als eine Serien-LX (im Begrenzer bei Tacho 112 anfangs und 108 später) und zieht ihr beim Ampelspurt auf und davon.



Malossi-Bremsbeläge stoppen die LX nachhaltig. Die Multivar verleiht unserer Vespa 125 Flügel

Peugeot Citystar 200i

- Immer noch Werkstatt

10.206 km. Der Citystar steht immer noch in der Werkstatt bei Stadler in Nürnberg, seit bisher drei Monaten. Die Monteure suchen den Fehler, tauschen diverse Teile, aber haben die Ursache noch nicht endgültig gefunden. Sie zucken mit den Schultern und vertrösten uns auf demnächst. Und täglich grüßt das Murmeltier.

Was war vorgefallen? Der Citystar sprang nicht mehr an. Pikanterweise direkt nach einem zweimonatigen **Werkstattaufenthalt bei Stadler**. Damals hatten sie das Ruckeln im Fahrbetrieb nach mehreren Anläufen als fehlerhaftes Drosselklappenpotentiometer entdeckt. Aber kaum abgeholt,

tauchte das lästige Startproblem auf. Das gab es vorher nicht, der Citystar startete über seine bisherigen 10.000 km wie eine Eins.

Im Moment hat Stadler die Wegfahrsperre im Verdacht. Genau die haben sie beim letzten Mal mit dem Master Key neu angelernt. Daß danach auch bei der Tankanzeige zwei Balken nicht mehr leuchteten – geschenkt gegen das leidige Startproblem.

So ein tolles Fahrzeug, dieser Peugeot Citystar 200. Doch wir müssen Däumchen drehen. Insgesamt hat er dieses Jahr bereits fünf Monate bei Stadler zugebracht, kein Ruhmesblatt für einen so großen Meisterbetrieb.



Beim Druck auf den Starter passiert derzeit nichts

