

Das Peugeot Ludix-Konzept: Ein Thema und seine fröhlichen Variationen

Das Spiel beginnt

„Ludus,, steht im Lateinischen für das Spiel. „Ludix,, steht bei Peugeot Motocycles für ein fröhliches neues Rollerkonzept nach dem Baukastenprinzip – mit vorläufig fünf tollen Modellen und Sensationspreisen ab 999 Euro.

In den letzten Jahren startete Peugeot mit einer ungeahnten Produktoffensive durch. 2000 kam der Speedfight II mit Einarmschwinge am Vorderrad, der vom Spitzensportler der Marke zum Dauerläufer avancierte und bis heute nichts von seiner Beliebtheit eingebüßt hat. 2001 präsentierte sich der Looxor als besonders komfortabler Großradroller mit sauberem 50 ccm-Einspritzmotor und Integralbremse. Die nächste Stufe in Sachen Umweltfreundlichkeit und Sicherheit zündete Peugeot Motocycles 2002 mit dem Elystar, der sowohl als 50 ccm-Zweitakt- als auch als 125 ccm-Viertaktversion mit Einspritzung zu haben war und in seiner Topversion mit Antiblockiersystem und Bremskraftverstärker auftrat. 2003 glühte dann der Jet Force auf die Startbahn, ebenfalls mit 50 ccm- und 125 ccm- Einspritzmotoren sowie einem reinrassigen Sportmotorrädern nachempfundenen Perimeter-Chassis.

Trotz aller technischer und stilistischer Pioniertaten ist nichts davon so revolutionär wie der Ludix, der jetzt, im Frühjahr 2004, auf Deutschlands Straßen rollt. Abgeleitet aus dem lateinischen Ludus = das Spiel, zeigt sich der Ludix als fröhliches Konzept, bei dem dank verschiedener Karosserieelemente nach dem Baukastenprinzip nahezu beliebig mit verschiedenen Modellversionen jongliert werden kann und das mit grazilen Formen, leichter Bedienbarkeit und konkurrenzlosen Kampfpreisen neue Kundenkreise ansprechen will.

Mit den vorläufig fünf Varianten „One,,, „Trend,,, „Classic,,, „Elegance,, und „Snake,, zielt der Ludix nicht nur auf klassische Scooter-Fans, die bei Preisen zwischen 999 und 1485 Euro einen Vorteil von 200 bis 400 Euro zu vergleichbaren Qualitätsprodukten ausrechnen können, sondern auch auf jene Interessenten, die frei von jeder Markenbindung ein ökonomisches Fortbewegungsmittel suchen und sich andernfalls auch im Supermarkt mit einem Billigimport bedient hätten.

Vor allem aber fiel den Marktstrategen auf, dass die Zahl verkaufter Mofas in Europa in den letzten elf Jahren um 86 Prozent, von 602000 Einheiten 1992 auf 85300 Einheiten 2003, zurückging. Der Verkauf von Scootern legte jedoch nur um 22 Prozent von 503000 auf 611000 Einheiten zu. Es geht mithin um jene Kunden, denen ein traditioneller Scooter zu mächtig, ein Mofa mit Tretpedalen zu altertümlich und das Fahrradfahren für den täglichen Spurt ins Büro oder zum Einkaufen doch zu mühselig ist.

Plattform für die mutige neue Linie, die beim Pariser Salon im vergangenen Herbst als einzige echte Neuheit unter den Roller-Herstellern für Begeisterung sorgte, bietet ein besonders kompakter Triebtrieb mit liegendem Zylinder und ein schlankes Stahlrohrchassis, das ein leichtes, entspanntes Karosseriedesign mit schwungvollen Linien und diskret gesetzten Retro-Elementen ermöglichte. Auf ein Helmfach, das einen Scooter naturgemäß pummelig aussehen läßt, wurde bewusst verzichtet. „Vorbei ist das Gefühl, einen Ackergaul zu reiten,,, steht Peugeot Motocycles zu den harmonischen, schlanken und trotzdem durchtrainiert wirkenden Formen, die gesellschaftliche Ideale von Gesundheit, Jugend und Dynamik widerspiegeln.

So schlank wie im Design zeigt sich der Peugeot Ludix auch in der Fertigung. Die Stahlrohre des Chassis sind zwar üppig dimensioniert und garantieren souveräne Fahrstabilität, kommen dank entsprechender Geometrie jedoch mit einem Minimum an Schweißverbindungen aus.

Genial einfach auch die Einheit aus Benzin- und Öltank, die sich so passgenau zwischen die Rahmenstreben unter der Sitzbank einfügt, dass nur zwei Schrauben für eine sichere Verankerung genügen. Das vordere Schutzblech wurde gar aus einem einzigen Stück gefertigt und spart auf diese Weise Aufhängungspunkte.

Über Bord geworfen wurde das traditionelle, aufwendige Luftfiltersystem und durch eine praktische Luftfilterpatrone ersetzt, die nur noch alle 10000 Kilometer getauscht werden muss. Die Bordelektrik wurde zentralisiert und mit allen wesentlichen Elementen wie Sicherungen rund um die Batterie gruppiert.

Frisches Denken zeigt sich auch im frischen Look der Karosseriemodule. Schlag- und kratzfest sowie UV-beständig, werden die leicht gerippten Kunststoffteile von vornherein in der entsprechenden Farbe gespritzt. Aufwendiges Lackieren entfällt genauso wie Nachbesserungen bei kleineren Kratz- und Stoßspuren – insgesamt ein Maßnahmenpaket, das konkurrenzlos günstige Preise möglich machte, ohne bei der Qualität des Endprodukts Kompromisse zu machen.

Einstiegsmodell ist der Ludix „One,“ zum Kampfprijs von 999 Euro mit Einzelsitz, Trommelbremsen, Kickstarter und Einzelscheinwerfer vorn. Genial einfach und mit einem Leergewicht von gerade einmal 66 Kilogramm besonders leicht zu handhaben, wendet sich der Ludix One an Kunden, denen es ausschließlich auf effiziente Fortbewegung ankommt und die auch ausschließlich alleine unterwegs sein wollen.

Deutlich luxuriöser ist der Ludix „Trend,“ der seine Fans mit einer langen Sitzbank und Sozius-Fußrasten, einer Scheibenbremse vorn, üppiger gestalteten Instrumenten, einem Doppelscheinwerfer und einem bequemen Elektrostarter verwöhnt. Das Luxus-Ambiente macht den Ludix Trend mit einem Preis von 1445 Euro etwas teurer und einem Leergewicht von 73 Kilogramm geringfügig schwerer, ohne die schlanke Linie optisch zu beeinträchtigen.

Rollen Ludix One und Ludix Trend auf Rädern mit zehn Zoll Durchmesser an den Start, so präsentiert Peugeot gleichzeitig die Pendants Ludix „Classic,, für 1265 Euro und Ludix „Elegance,, für 1485 Euro, die sich von den „One,, und „Trend,, Modellen hauptsächlich durch den größeren Abrollkomfort ihrer 14-Zoll-Räder unterscheiden. Im Juni wird dann der trendige „Snake,, für 1485 Euro nachgeschoben, der mit dicken Geländereifen der Dimension 120/90-10 vorn und 130/90-10 hinten eine ganz besondere Abenteuerlust ausstrahlt. Neben dieser Auswahl von vorläufig fünf verschiedenen Modellen bietet Peugeot nicht weniger als 35 Zubehörteile von Windschutzscheibe und Einkaufskorb bis zu Päcktaschen, Gepäckträger und Topcase an, mit denen sich der Ludix noch individueller gestalten lässt. Als Antriebsquelle aller Modelle dient vorläufig der neue liegende Einzylinder mit Luftkühlung, der dank Frischluftzuführung im Auslasstrakt die Euro 2-Abgasnorm stemmt.

(PMD 30.3.2004)