


Platzmangel herrscht jetzt unter der Sitzbank, da der Kompressor einen Großteil des Raumangebots für sich beansprucht



MIT DEM KÜRZLICH VORGESTELLTEN **PEUGEOT SATELIS** HABEN DIE FRANZOSEN EIN GLÜCKLICHES HÄNDCHEN BEWIESEN. JETZT GIBT ES DEN EINZYLINDER MIT DER VOM JETFORCE BEKANNTEN **KOMPRESSORAUFLADUNG**

# SATELIS.COM



Mächtig stolz sind die Franzosen von Peugeot Motocycles auf ihre neueste Roller-Erfindung, den GT-Scooter Satelis. Nicht zu Unrecht, wie unser Vergleichstest in der Motoretta 98 dokumentiert. Eine komplette Modellreihe soll es zukünftig geben, von 125 bis 500 Kubik. Während 250er und 500er Satelis mit Piaggio-Motoren ausgerüstet sein werden, kommen die Achtelliter-Roller mit einem von Peugeot selbst entwickelten Einspritzaggregat daher. So auch der nagelneue Satelis 125 mit Kompressoraufladung, also mit jenem Antrieb, der schon den Jetforce zu einem der technisch interessantesten Roller weltweit machte.

Dabei treibt ein direkt von der Kurbelwelle aktivierter Zahnriemen ein links neben der Triebsatzschwinge plaziertes Roots-Gebläse an. Dieses saugt über einen so genannten Beruhigungsraum oberhalb des Motors Umgebungsluft an, die vorverdichtet mit einem Druck von bis zu 0,95 bar in den

Zylinderkopf gepresst wird. Ein Ladeluftkühler zwischen Kompressor und Benzin-Einspritzanlage verhindert, dass sich die komprimierte Luft zu stark erwärmt und dadurch weniger Sauerstoff mit sich führt. An den beiden links und rechts unterhalb der Sitzbank angebrachten Lüftern, die dem Ladeluftkühler die zur Abkühlung benötigte Luft zuführen, ist der Satelis Kompressor leicht auszumachen. Sie geben dem Roller ein fast schon protziges Erscheinungsbild.

Im Gegensatz zum Jetforce-Kompressor wurden für den Satelis einige Modifikationen vorgenommen: Ein zusätzlich angebrachter Ventilator sorgt für gleichmäßigere Frischluftzufuhr, eine Art Pumpe in einem kleinen Aluminiumgehäuse aktiviert mittels Rechner eine harmonische und je nach Bedarf stärkere oder schwächere Luftzufuhr, und Änderungen im Zylinder zeichnen in Verbindung mit der elektronischen Benzineinspritzung dafür verantwortlich, dass der als Sprit-

## TECHNISCHE DATEN

### MOTOR

Bauart:	Einzylinder, Viertakt
Gassteuerung:	vier Ventile, ohc
Gemischaufbereitung:	Benzineinspritzung
Hubraum:	124,8 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub:	57,0 x 48,9 mm
Kühlung:	Flüssigkeit
Leistung:	15 PS (11 kW) bei 8000/min / 20 PS (15 kW) bei 8500/min
Max. Drehmoment:	12,0 Nm bei 6000/min / 17,0 Nm bei 7000
Abgasreinigung:	G-Kat (Euro 3)
Kraftübertragung:	Variomatik, Fliehkraft-Kupplung, Riemen-Sekundärtrieb

### FAHRWERK

Rahmenbauart:	Stahlrohrrahmen
Federung vorn:	Telegabel Ø 37 mm,
Federung hinten:	Triebsatzschwinge mit zwei Federbeine (vierfach einstellbar)
Federwege vorn/hinten:	95 / 100 mm
Bremse vorn/hinten:	Scheibe Ø 260 mm / Scheibe Ø 210 mm
Bereifung vorn/hinten:	120/70-14 / 140/60-13 (Sava MC 28)
Räder:	Dreispeichen-Leichtmetallguss

### ABMESSUNGEN

Länge/Höhe/Breite:	2152/1365 bis 1555/889 mm
Radstand:	1500 mm
Sitzhöhe:	784 mm
Tankinhalt:	13,5 l (Super), davon 2,5 l Reserve
Leergewicht/Zuladung:	171 kg / 179 kg
Farben:	Silber / Schwarz / Bordeaux-Rot

### PREISE

Listenpreis mit 15 bzw. 20 PS:	4349 Euro inkl. Nebenkosten
Executive-Version (ab Okt.):	4959 Euro (mit ABS und Schloss)

Im Stahlrohrrahmen sitzt der neue Kompressor-Motor. Das entdrosseln von 15 auf 20 PS soll kaum noch möglich sein

### + PLUS

- der leistungsstärkste Motor in der 125er Klasse
- ausgezeichnetes Fahrwerk
- serienmäßig sehr umfangreiche Ausstattung
- ausgezeichnete Ergonomie auch für große Fahrer

### - MINUS

- kurzzeitige Vibrationen beim Beschleunigen
- einklappender Seitenständer
- geringe Staumöglichkeiten unter der Sitzbank
- keine Tuningmöglichkeiten



Unter dem Fahrersitz frei zugänglich ist die Batterie



Gut ablesbare Informationen satt im übersichtlichen Cockpit

fresser bekannte Kompressor jetzt mit durchschnittlich 4,5 Liter auf 100 km auskommen kann. Zudem werden die Emissionen auf Euro 3-Norm-Niveau reduziert.

Den Kompressor-Satelis gibt es wie gehabt in zwei Versionen mit 15 PS oder offen mit 20 PS Leistung. Gegenüber der ersten Version soll es beim aktuellen Kompressor nicht mehr möglich sein, ihn von 15 auf 20 PS zu entdrosseln. Peugeot betont, dass beide Motoren gänzlich unterschiedlich seien, sich die 15 PS-Variante in Sachen Beschleunigung vom leistungsstärkeren Motor aber nicht unterscheiden würde - lediglich bei der Höchstgeschwindigkeit, die mit 115 bzw. 120 km/h angegeben wird.

In der Praxis hat man subjektiv den Eindruck, dass der 15 PS-Satelis beim Ampelstart sogar direkter Gas annimmt, während sein Pendant mit 20 PS immer eine kurze Überlegungsphase benötigt, bevor er auf den Dreh am Gasgriff reagiert. Dann aber wird der Unterschied zu herkömmlichen Rollern in dieser Hubraumklasse deutlich. Der Kompressor-Satelis beschleunigt deutlich besser. So werden Überholmanöver nicht zur Zitterpartie, vorausge-

setzt man hält die Drehzahl hoch. Zwischen 7000 und 9000/min fühlt sich der Motor, dessen Leistungsspitze beim 20 PS-Modell bei 8500/min erreicht ist, am wohlsten. An die leichten Vibrationen unter den Füßen beim Gaswegnehmen und an das ungewohnte Motorgeräusch gewöhnt man sich schnell, zumal die zweite Kompressor-Generation leiser surrt.

Weniger erfreulich ist dagegen die Tatsache, dass der Beruhigungsraum für die Ansaugluft oberhalb des Kompressors einen Teil des Stauraums unter der Sitzbank benötigt. Damit steht nur noch Platz für einen Jet- oder kleinen Integralhelm zur Verfügung. Wer auf Tour gehen möchte, wird um die Anschaffung eines Topcase nicht herumkommen.

Über das ausgezeichnete Fahrwerk und den guten Federungskomfort des Satelis haben wir uns bereits in der letzten Ausgabe der Motorettas ausgelassen. Daran hat sich beim Kompressor nichts geändert. Wer also einen GT-Scooter in der 125er Klasse sucht, der eine sportlichere Fahrweise zulässt, ist mit dem Satelis Kompressor bestens bedient. Ab Oktober gibt es noch eine Executive-Version mit ABS. **Norbert Meiszi**