

## **Bestseller in neuem Design: Peugeot schickt den Sport-Scooter Speedfight 3 ins Rennen**

### **Start frei zur nächsten Runde**

**Nach Speedfight 1 und Speedfight 2 schickt Peugeot Motocycles Deutschland jetzt den neuen Speedfight 3 ins Rennen. Die Chancen auf den Sieg im Kampf um Marktanteile stehen günstig: Denn der erfolgreichste Sport-Scooter in Deutschland ist mit neuem Design und neuer Technik noch dynamischer, markanter, innovativer und vielseitiger geworden.**

Für Zweirad-Fans ist der Peugeot Speedfight etwa so wie ein Porsche 911 für Sportwagen-Enthusiasten: Ein legendäres, einzigartiges Konzept, das im Lauf der Jahre zwar immer wieder der Zeit angepasst, nicht aber kopiert oder neu erfunden werden kann. Mit seiner schnittigen Karosserielinie und seinem markanten Dreiecks-Doppelscheinwerfer im Fahrzeugbug setzte der Speedfight zu einem imponierenden Siegeszug an, der ihn schon bald nach der Neuvorstellung im Jahr 1997 an die Spitze der deutschen Verkaufs-Hitliste katapultierte. Über ein Jahrzehnt hinweg brach der Speedfight alle Verkaufsrekorde und wurde mit einem Marktanteil von rund 25 Prozent zur Referenz unter den Sport-Scootern mit 50 ccm – und setzte sich immer wieder gegen Billigerhersteller durch, die ihm seine Position mit ähnlichen Formgebungen streitig machen wollten. „Gutes Design ist nun mal nicht so einfach zu kopieren,“ erklärt Dieter Scholz, Geschäftsführer von Peugeot Motocycles Deutschland.

Doch gutes Design lässt sich sinnvoll weiterentwickeln. Und genau das ist Peugeot Motocycles mit dem neuen Speedfight 3 geglückt. Noch immer gibt es das markante Scheinwerfer-Doppelauge, doch es ist geschwungener, straffer, noch dynamischer geworden. Ohne den typischen Speedfight-Look preiszugeben, zeigt sich auch die Fahrzeug-Silhouette gestreckter und noch athletischer. Der Radstand nahm um 30 Millimeter, die Gesamtlänge sogar um 120 mm zu, was der Fahrer vor allem als angenehmen Zugewinn an Knieraum registriert. Komfortabler wurde auch die Sitzbank selbst, deren Polster etwas in die Breite wuchs und im Oberschenkelbereich

für leichteres Auf- und Absteigen konturiert wurde. Die typische, sportliche Sitzposition blieb dem Speedfight jedoch ebenso erhalten wie die idealen 800 mm Sitzbankhöhe.

Gezielte Verbesserungen nimmt der Fahrer auch an der Ausstattung wahr. Statt dem gewohnten Analog-Tacho bietet der neue Speedfight nun ein halb-digitales Cockpit. Wie bei Rennfahrzeugen üblich, wird alle Aufmerksamkeit auf den feurig-rot hinterleuchteten analogen Drehzahlmesser gelenkt, während die vor eisblauem Hintergrund schimmernden Digitalanzeigen über Geschwindigkeit, Uhrzeit, Kilometerstand und, je nach Modell, die Wassertemperatur informieren.

Ganz im Stil der neuen Zeit bietet der Speedfight 3 nun auch eine 12-Volt-Steckdose, die nicht nur zum Aufladen des Handys, sondern mit einem entsprechenden Bedienelement am Lenker auch als Dockingstation für eine Musikanlage mit Verstärker, zwei Boxen und einem MP3-Player dienen kann. Das einen Integralhelm fassende Staufach, bislang von Hand unterhalb der Sitzbank aufzuschließen, lässt sich jetzt elektromechanisch am Zündschloss entriegeln.

Auch bei rein ästhetischen Details setzt Peugeot auf High Tech-Flair. Der Benzintank erhielt einen Rennsportverschluss, die hinteren Blinker sind als Lichtenband modernistischer Mini-Birnen ausgeführt. Die neu profilierten Rückspiegel erhielten eine Racing-typische Doppelhalterung, die Endstücke der Lenkergriffe sind nun aus funkelndem Edelstahl gefertigt.

Den wichtigsten Meilenstein setzt Peugeot Motocycles freilich im Fahrwerksbau. Verfügten die Vorgänger Speedfight 1 und Speedfight 2 über eine im Scooter-Markt einzigartige Einarmschwinge am Vorderrad, so bietet der Speedfight 3 eine moderne Upside down-Gabel zur Vorderradführung und schlägt damit eine völlig neue technische Richtung ein.

Denn die Scooter-Zeiten haben sich geändert. Galt der Speedfight mit seiner eigenwilligen Vorderradführung über Jahre hinweg als Nonplusultra in Sachen Lenkpräzision und Spurtreue, so schlug Peugeot Motocycles mit dem Jet C-Tech ein ganz neues Kapitel in der Entwicklung moderner Sport-Scooter auf. Als erster Roller überhaupt erhielt der Jet C-Tech

ein Fahrwerk, das in Konstruktion und Fahrverhalten konsequent dem reinrassiger Sportmotorräder entsprach, mit überlegener Fahrstabilität und bislang unerreichten Sicherheitsreserven in brenzlichen Situationen.

Nach dem Erfolg des Jet C-Tech war es nur ein logischer Schritt, auch dem Speedfight als Referenz der gesamten Sport-Scooter-Klasse ein modernes Sportmotorrad-Fahrwerk zu schneiden. Was der Fahrer als augenfällige Neuerungen wahrnimmt – Upside-Down-Gabel mit satten 32 mm Standrohrdurchmesser, hinterer Stoßdämpfer mit getrenntem Ausgleichsbehälter, um einen Zoll im Durchmesser gewachsene 13 Zoll-Niederquerschnittsreifen, Shurricane-Scheibenbremse mit 215 mm und damit 20 Prozent mehr Durchmesser, Rennsport-übliche 4-Kolben-Bremsanlage, Tank in Fahrzeugmitte unter dem Karosserieboden für niedrigen Gesamtschwerpunkt – bedeutet im Alltagsverkehr noch mehr mühelosen Fahrspaß und die Gewissheit, auch im extremen Grenzbereich von unerwarteten Fahrwerksreaktionen verschont zu bleiben.

Wie schon beim Speedfight 2 stehen zunächst zwei 50 ccm-Einzyklernmotoren zur Wahl. Für nur 2099 Euro steht die luftgekühlte Variante mit 4,1 PS (3,0 kW) beim Händler, wer's noch sportlicher mag, erhält für 2349 Euro die besonders spurtstarke, wassergekühlte Version mit 5,1 PS (3,8 kW). Stemmen diese Aggregate die gängige Euro 2-Abgasnorm, so rüstet sich Peugeot Motocycles bereits jetzt für die kommenden Euro 3-Grenzwerte und schiebt im kommenden Spätsommer einen besonderen technischen Leckerbissen nach: Dann gibt's den Speedfight als 50 ccm-Sport-Scooter mit einem kräftigen, dabei aber besonders leisen und verbrauchsarmen Viertaktmotor.

(PMD 17.03.2009)