



**Roller-Riese Piaggio präsentiert die Dreiräder der Neuzeit. Die MP3-Serie ist beträchtlich gewachsen. Ein kleiner Leitfaden**

# SCOOTER 2.0



**(1)** Hier einige der Lieblingselemente des MP3: Straßenbahnschienen, Buckel, Kopfsteinpflaster. Fehlt noch ein ordentlicher Regenschauer

Im Jahr 2006 kam Piaggio mit der wohl größten Roller-Innovation seit der Erfindung der Fliehkraftkupplung auf den Markt. Der MP3 ist zwar ein Dreirad, aber ganz und gar nicht im klassischen Sinn. Er hat vorne zwei Räder und unterscheidet sich ab dem Lenkkopf nicht von einem herkömmlichen Roller. Der Clou aber sind die beweglichen Achsschenkel vorne, die eine vernünftige Kurvenfahrt inklusive Schräglage möglich machen. Viel mehr noch, man kann den MP3 fahren wie ein ganz normales Zweirad – mit dem Unterschied, dass er stabiler liegt und besser bremst. Besonders in der Großstadt, wo es jede Menge Kanaldeckel, Straßenbahnschienen und Kopfsteinpflaster gibt, liegen die Vorteile des Konzepts deutlich auf der Hand.

Auf dem MP3 stellt sich schnell eine gewisse Sorglosigkeit ein, als Motorradfahrer fährt man auch auf schlechtem Asphalt schnell Schräglagen bis der Hauptständer streift. Die Schräglage-

genfreiheit zu begrenzen scheint auch dessen primäre Aufgabe zu sein, denn dank der Sperrfunktion der Achsschenkel steht das Dreirad auch auf extrem unebenem Terrain ganz ohne Ständer. Seit 2008 ist der MP3 zudem als LT-Version erhältlich: Mit etwas breiterer Spur, außen montierten Blinkern und einer Fußbremse darf man den schnittigen Italiener auch fahren, wenn man „nur“ einen B-Schein be-

## Das dritte Rad erzeugt angenehme Sorglosigkeit ...

sitzt – schließlich ist er ja mehrspurig und stellt somit eine der seltenen Möglichkeiten dar, ein „Motorrad“ über 125 Kubik zu fahren, ohne den A-Schein absolvieren zu müssen. Auf Österreichs Straßen ist der unverwechselbare Scooter noch Seltenheit. In anderen Städten Europas ist man

deutlich aufgeschlossener – Paris, Mailand oder Rom sind wahre MP3-Hochburgen. Kein Wunder, wenn man bei Piaggio quasi am laufenden Band Neuheiten zeigt. So etwa das Hubraum-Upgrade beim bisherigen 250er, der jetzt mit 300 Kubik an den Start geht. Eine durch und durch sinnvolle Maßnahme, vor allem die Dynamik aus dem Stand verbessert sich damit stark. Die knapp 23 PS reichen auch auf der Stadtautobahn noch für selbstbewusste Überholmanöver. Wenn es ein bisschen mehr sein darf, bietet sich ohnehin der bekannte 400er an, hier sorgen dann 34 PS und bullige 37 Newtonmeter Drehmoment für entsprechenden Vortrieb. Neu ist auch die LT-Sportversion, die mit einigen Designschmankerln aufwartet, welche die Dynamik des Fahrzeugs unterstreichen sollen. Technisch unterscheidet sie sich nicht von der normalen LT-Version und ist natürlich auch mit dem B-Schein zu fahren. >>



Das Aufsehen erregendste neue Modell ist allerdings eindeutig der 300 i.e. Hybrid, der die umweltfreundliche Palette nach dem 125er-Hybrid nach oben abrundet: Es handelt sich um einen „Plug-in“, der bis zu einer Geschwindigkeit von zirka 30 Stundenkilometer rein elektrisch fahren kann. Der Akku wird entweder durch einen Stecker unter der Sitzbank oder – im sogenannten „Charge Modus“ – durch den Motor geladen. Neben diesem (einfach am Lenker einzustellenden) Betriebszustand gibt es noch den „Hybrid Power Mode“, in dem Benzin- und Elektromotor zusammenwirken, sowie den bereits erwähnten „reinen“ Elektromodus für geräusch- und emissionslose Fortbewegung.

In Österreich sind Zero-Emission-Zonen kein alltägliches Thema – aber die Zeiten ändern sich ... Bei vollem Akku kann man jedenfalls etwa 20 Kilometer völlig ohne Verbrennungsmotor dahingleiten. Nach kurzer Einweisung gibt es keine offenen Fragen mehr, das Umschalten zwischen den verschiedenen Modi funktioniert tadellos und ist auch während der Fahrt kein Problem. Als nettes Extra-Gadget

## Geschmeidiger Übergang zwischen Elektro und Viertakt

gibt's beim Hybrid auch einen elektrischen Rückwärtsgang, den man mit gesperrten Achsschenkeln anwählen kann. So kann man, inklusive Lkw-Piepsen, elegant retour einparken, ohne auch nur einen Fuß vom Trittbrett zu nehmen. Die Hybridversion wird Anfang 2011 erhältlich sein, der Preis soll etwas über 8500 Euro betragen.

Die „motomobil“-Redaktion hatte auch Gelegenheit, den LT 300 Sport über längeren Zeitraum einer gründlichen Probe zu unterziehen. Wie beim Hybrid gefällt die Sportversion mit sehr schönen Oberflächen und hochwertig wirkender Verarbeitung und Lackierung, lediglich die seit dem LT 400 hakende



Tankdeckel-Abdeckung wurde keiner Revision unterzogen. Seit dem 125er-Hybrid ist die praktische elektrische Sitzbank-/Heckklappen-Fernentriegelung vom Lenker aus bekannt; die Sitzbank selbst ist ein Verwöhn-Sofa, rutschfest und mit gutem Halt. Der Gepäckraum darunter ist nicht allzu tief (ein Integralhelm muss durch die Heckklappe eingefädelt werden), aber dafür sehr ausladend, man kann anstandslos Pizzakartons transportieren. Bei einem Qualitätsroller dieser Liga geht ein 12-Volt-Outlet eindeutig ab. Auch eine Vorbereitung für eine Navi-Halterung – es muss ja nur ein handelsüblicher Ram-Mount-Kugelpfopf irgendwie montierbar sein – sollte bei tourentauglichen Scootern endlich zum Standard werden.

Gute, geräumige Lenker-Ergonomie; perfekter Rückblick durch die Spiegel; schöner und informativer Instrumentencluster, wobei aber ein (bei Piaggio seit dem Gilera Nexus 500 aus 2004 bekannter) Bordcomputer nicht realisiert wurde. Ist man an „normales“ Rollerfahren gewöhnt, bleibt man beim Bedienen der Hinterradbremse per linkem Handhebel: ist viel besser zu dosieren als das gesetzlich aufgezogene Fußbremspedal. Die Motorleistung wird etwas niedriger als

in der Hybridversion angegeben: Mit 16,5 kW (22,5 PS) und 236 Kilo fahrfertig ergibt sich eine Performance, die in der einspurigen Rollerwelt ungefähr der eines Viertakt-200ers entspricht. Also alles andere als brutal, aber deutlich lebensfroher als ein 125er. Der Praxisverbrauch von 4,5 Liter pro 100 Kilometer ist für das MP3-Konzept sehr ok; noch immer gilt der Einführungspreis von 7499 Euro.

## PIAGGIO MP3 HYBRID LT 300 i.e. roller-daten

MOTOR	1-Zyl.-4-Takt, EFI /bürstenloser E-Motor
HUBRAUM	278 ccm
LEISTUNG	18,2 kW (25 PS) bei 7500/min/2,6 kW (3,5 PS)
DREHMOMENT	46,4 Nm bei 6500/min/15 Nm
GETRIEBE	autom. Kupplung, Variomatik, el. Retougang
FAHRWERK	Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen
AUFHÄNGUNG vo/hi	Alu-Achsschenkel/Stereofederbeine
RADSTAND	1490 mm
FEDERWEG vo/hi	85/110 mm
BEREIFUNG vo/hi	120/70-12, 140/60-14
BREMSEN vo/hi	2 x Scheibe 240 mm/Scheibe 240 mm
SITZHÖHE	780 mm
TANKINHALT	12 l
TROCKENGEWICHT	257 kg (Benzinversion 236 kg)
SPITZE	ca. 120 km/h
VERBRAUCH (Werksangabe)	2 l/100 km (1/3 E, 2/3 Hybrid)
PREIS	ca. € 8700,- (Benzinversion € 7499,-)
VERTRIEB/INFO	www.faber.at, www.piaggio.com



- (1) Unverwechselbar!  
 (2) Benzinkutsche? Nein, Hybridkutsche!  
 (3) Äußerst wohnliche Sitzlandschaft  
 (4) Lademöglichkeit auch durch die Heckklappe  
 (5) Das Fußbremspedal für die B-Führerscheinfahrer



riese und müller  
Gefedert radfahren.

hybrid

Exklusiv in Wien  
nur bei uns!



Nimm's leicht, denn leichter geht's nicht!

Gumpendorfer Str. 111 - 1060 Wien - Telefon: 01 596 52 56

Cooperative  
FAHRRAD  
www.fahrrad.co.at



ERSTES ÖSTERREICHISCHES  
MOTORRAD  
MUSEUM  
Sammlung Ehn  
SEIT 1980

Das neue Haus in Sigmundsherberg bei Horn wird ein Ort der Begegnung für Motorradliebhaber. Dieses Spezialmuseum, auf Basis der Sammlung Ehn, war nicht nur das erste, sondern ist mit rund 250 Exponaten auch das größte in Österreich.

3751 SIGMUNDSHERBERG  
Kleinmeiseldorferstraße 8

Das zeitgenössische Ambiente der Fahrzeuge gibt Einblicke in eine Zeit, als das Motorrad noch „Familienmitglied“ war, das tagtäglich für Arbeit und Freizeit genutzt wurde.

www.motorradmuseum.at

ÖFFNUNGSZEITEN:  
15. März bis 15. Nov., an allen Samstagen, Sonn- und Feiertagen von 10 - 17 Uhr.  
Für Gruppen gegen Voranmeldung nach Vereinbarung 0664/649 38 55