



Zum 120. Jahrestag der französischen Zweiräder hat der Hersteller mit dem Löwen im markanten Emblem eine deutliche Schärfung seines Profils beschlossen. Dazu gehört einmal die bereits erfolgte Umbenennung von Peugeot Scooters in Peugeot Motocycles. Die Modellpalette wird klar strukturiert: Zu „Motocycles“ gehören natürlich neue Motorräder, designt im urbanen Chic und ausgestattet mit klein- bis mittelevolumigen Motoren des indischen 51-Prozent-Partners Mahindra (siehe auch unsere Vorstellung auf [www.motomobil.at](http://www.motomobil.at)).

Dann neue 50er-Modelle mit technisch hochstehender Zweitakttechnologie, die kommenden Umweltauflagen gerecht wird. Weiters ein elektrisches Portfolio, unter anderem mit dem (ab diesem Herbst erhältlichen) e-Ludix und einem kommenden e-Metropolis. Laufende ausstattungs- und fahrwerksmäßige Aufwertung des dreirädrigen

## Die neue Modellgeneration nimmt Formen an

Metropolis 400. Und frische 125er-Premium-Roller mit einem neuen Achtelliter-Motor, der die gesetzliche Leistungsgrenze mit 10,6 kW (14,4 PS) weitgehend ausnützt. Dieser Viertakter ist eine Weiterentwicklung des Citystar-RS-Motors und wird – wie der komplette Pulsion – im französischen Mandeure produziert.

Damit sind wir auch wieder beim Löwen. Denn die designerischen Analogien zum kräftigen Wappentier sind subtil und dezent, aber gekonnt und gefällig: In der Frontpartie findet man einen Grill mit der Andeutung von Zähnen; außerdem Konturen des LED-Tagfahrlichts wie im Gschau einer Großkatze; das jeweils optisch in drei Linien geteilte Stereo-Rücklicht und das Bremslicht sollen an Krallen, Klauen, Pranken und deren Effektivität erinnern, was auch immer damit in Verbindung gebracht wird.

Für einen 125er hat der Pulsion zwar ausgewachsene, aber keineswegs opulent wirkende Dimensionen.

# STADTKLAR

Urban und connected – na, wer will denn das nicht sein in der „neuen Mobilität“. Zum Roller-Erfolg gehört aber auch die souveräne Beherrschung der klassischen Tugenden. Fühlen wir dem frischen Peugeot-Beitrag auf den Puls





Peugeot will im Roller-Gran-Turismo-Segment (dem in Europa stückzahlenmäßig eine sehr große Bedeutung zukommt) gleich fünf Untergruppen identifiziert haben: Mini GT, GT Compact, GT Standard, GT Cruiser und schließlich Maxiscooter. Wobei Peugeot auch einen eher zierlichen Budget-Roller wie den Honda PCX zum GT-Segment zählt. Die „neuen Wege“ von Peugeot machen eine neue Gruppe auf, die von

### Das große Streben nach dem Universalroller

allen genannten das Beste versammeln will: „Urban GT“ heißt das Zauberwort. Im Prinzip kein ganz neuer Gedanke oder Wunsch. Es heißt nichts anderes, als dass man in der Stadt mit einem Urban GT katzenartig geschmeidig und flink sein soll, dass sich von der Leistung her Pendlerfahrten ins Büro und retour ausgehen sollen, und dass mit Wetterschutz, Gepäckraum, Komfort und Reichweite auch zünftige Touren

drin sind. Weiters gehört sich eine Ausstattung am oberen Ende des Rollerbereichs.

Daher ist der Peugeot-Premiumroller am ehesten mit den neueren Oberklasse-Japanern wie Honda Forza oder Yamaha X-Max zu vergleichen, dort ordnet sich ungefähr auch der Preis ein. Daher als Überschau die wichtigsten Gemeinsamkeiten und Unterschiede: Smart-Key-Funktionen gehören in dieser Klasse mittlerweile ganz einfach dazu. Im Forza und im X-Max bekommt man den größeren Sitzbank-Stauraum (dort passen zwei Integralhelme hinein, während der Pulsion einen Vollvisier- und einen Jethelm schluckt). Dafür hat der Peugeot – bei höherem Gewicht – den deutlich kürzeren Radstand und etwas kleinere Räder (vorne 13 und hinten 14 Zoll), damit sollte er im Stadtverkehr einen leichten Beweglichkeitsvorteil haben. Der Forza hat erstaunlicherweise keine Kofferraumbeleuchtung, auf die im Pulsion und im X-Max nicht verzichtet wurde.

Für 200 Euro mehr als für die beiden Pulsion-Topversionen bekommt man im Forza dessen einzigartige elektrische Höhenverstellung des Windschilds über einen großen Bereich, bei Yamaha und Peugeot muss man für einen kleineren Verstellbereich Werkzeug in die Hand nehmen. Nur der Pulsion 125 besitzt ein (technisch aufwändigeres) Kombi-ABS, bei dem Vorder- und Hinterradbremse gleichzeitig angesprochen werden – und das in der Praxis auch ganz hervorragend funktioniert, sowohl bei Druckpunkt, Do-

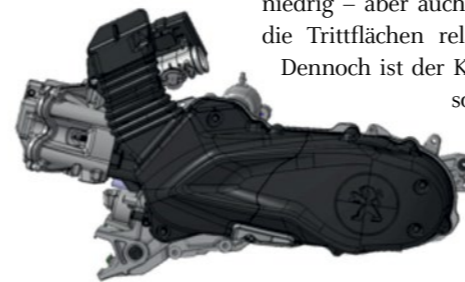


1

sierbarkeit und Wirkung. Außerdem wird bei Notbremsungen automatisch die Warnblinkanlage aktiviert, das ist im dichten Verkehr durchaus eine schlaue Idee. Und ebenfalls nur im Pulsion gibt es ein großes TFT-Display, dessen Farbhintergrund und Layout konfiguriert werden kann, und das über die i-Connect-Funktion der beiden teureren Modelle auch Navigation und Nachrichtenzentrale ist.

Sitzprobe und Fahrprobe: Das Platzangebot und die entspannte Fahrerhaltung sind eindeutig Gran Turismo. Der Mittelunnel mit der Tankeinfüllung im Fußraum wirkt auf den ersten Anschein angenehm niedrig – aber auch deswegen, weil die Trittplatten relativ hoch sind.

Dennoch ist der Kniewinkel nicht so gewöhnungsbedürftig eng wie etwa beim Suzuki Burgman 125 (der übrigens



- [1] Version RS mit Zweifarbenlackierung und sportlichen Akzenten
- [2] Vollvisierhelm und Halbschalenhelm finden locker Platz
- [3] Die Version Allure hat eine Topcase-Trägerplatte serienmäßig
- [4] 11-Liter-Tank für sehr gute Reichweite
- [5] Lenkersperre und Zündung per Smart Key (rechts), Fernentriegelung für Tank und Sitzbank
- [6] Mit i-Connect wird das Display zur Infozentrale

mit seinem Preis von derzeit 4490 Euro und seiner Ausstattung immer noch ein sehr ernstzunehmendes Angebot in der 125er-GT-Klasse ist). Spiegel, Bedienelemente, Entriegelungstasten, Gepäckhaken – alles bestens platziert. Der Umgang mit dem Pulsion ist mühelos, entspannt und unkompliziert, dazu fällt noch die von Peugeot nicht immer gewohnte sehr hohe Verarbeitungsqualität auf.

Man freut sich über die komfortable Grundabstimmung des Fahrwerks, ohne dafür schwammige Nachteile in Kauf nehmen zu müssen – auch in Schräglage werden Fahrbahnstöße sauber gefiltert, und man bleibt schön auf Linie. Der neue Motor ist lauffruhig und im Durchzug geschmeidig – und weil bei den ersten Testfahrten die Tachonadel

### In einigen Details hat der Löwe die Nase vorn

schnell und ohne große Anstrengung der 120er-Marke zustrebte, ist die Werksangabe von ordentlichen 108 km/h Höchstgeschwindigkeit sicher nicht übertrieben.

Die Basisversion des Peugeot Pulsion heißt Active und kostet 4549 Euro. Bei den Varianten Allure (mit Topcase-Träger und manuell verstellbarem Windschild) sowie RS (Sport-Windschild, Zweifarbenlackierung, Aluminium-Applikationen am Trittbrett, unverkleideter Lenker) um 4949 Euro wird das Fünf-Zoll-Display im Cockpit zusätzlich durch Bluetooth und i-Connect aufgewertet – damit ist der Pulsion der derzeit elektronisch fortschrittlichste 125er-GT: Es genügt die zugehörige Peugeot-App am Mobiltelefon, dann wird das Display zum routenfähigen Navi mit Pfeil-Abbiegeanweisungen, außerdem wird man am Bildschirm über eingehende SMS und Telefonanrufe informiert. Der Pulsion 125 ist bereits im Handel – die löblichen Eigenschaften lassen erwarten, dass er sich bald auf den Straßen zeigen wird.



2



3



4



5



6

moto mobil roller-daten	
MOTOR	1-Zyl.-4-Takt, flüssig gekühlt, SOHC, 4 Ventile, EFI
HUBRAUM	124,8 ccm
LEISTUNG	10,6 kW (14,4 PS) bei 9000/min
DREHMOMENT	11,9 Nm bei 7000/min
GETRIEBE	autom. Kupplung, stufenlose Variomatik
FAHRWERK	Stahlrohrrahmen, Triebssatzschwingen
AUFHÄNGUNG vo/hi	Telegabel 37 mm, Stereofederbeine
RADSTAND	1435 mm
FEDERWEG vo/hi	n. a.
BEREIFUNG vo/hi	Michelin City Grip 120/70-14, 140/60-13
BREMSEN vo/hi	Scheibe 260 mm/Scheibe 210 mm, Kombi-ABS
SITZHÖHE	790 mm
TANKINHALT	11 l
TROCKENGEWICHT	165 kg
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	108 km/h
VERBRAUCH	n. a.
AUSSTATTUNG	i-Connect (Allure u. RS), Smartkey, USB
PREIS	€ 4549,- (Active) bzw. € 4949,- (Allure, RS)
VERTRIEB/INFO	<a href="http://www.peugeot-motocycles.de">www.peugeot-motocycles.de</a>