


VOLL- DAMPF!

*Spaß und gute Laune bei 1,9 bar Ladedruck
sind auf dem Kompressor-Peugeot garantiert*

A rider wearing a blue and white helmet and a grey and black jacket is riding a Peugeot Satelis 125 Compressor scooter. The scooter is dark red and silver, with "125 COMPRESSOR" written on the side panel. The background is blurred, suggesting high speed.

Peugeot Satelis 125 Compressor

Im Satelis 125 Compressor werkelt die Evolution 2 des französischen Kompressormotors. Im offenen Trimm reicht das für Fahrleistungen wie ein zeitgenössischer 250er Scooter. Geschaffen für bergige Strecken, der schnellste Gipfelstürmer unter den 125ern

Ausgelegt für Motoren bis zu 40 PS, kommt das Satelis-Chassis mit dem 125er Compressor locker klar. Verblüffend ist immer wieder das spielerische Handling dieses nicht leichtgewichtigen Scooters



125 COMPRESSOR

Kompressor zum zweiten. Nach dem Auftakt im sportlichen Jet Force (Test in Heft 3/05) zünden die Franzosen die Ausbaustufe Evolution 2 ihres aufgeladenen Motors. Etwas staatstragender formuliert: Peugeot gibt ein klares Bekenntnis zum Kompressor und zum Motorsport ab.

Was alles neu ist am Motor können Sie, liebe Leser, auf Seite 11 nachlesen. Im Test beschäftigen wir uns mit dem Fahrzeug und dabei ist eigentlich egal, welcher Natur sein Antrieb folgt. Denn wichtig, das wissen wir seit Altkanzler Kohl, ist das, was hinten heraus kommt.

Als erstes jedoch legt der Satelis nochmals Pfunde auf. 172 kg vollgetankt, 5 kg schwerer als der 125er mit vierventiligem Saugmotor. Klar, so ein Kompressor wiegt allein schon 2,7 kg. Dazu kommen Ladeluftkühler, Sammelbox, größerer Luftfilter und die verstärkte Variomatik.

Daß ein außergewöhnli-

ches Aggregat arbeitet, macht auch der Klang des Zweiventilers deutlich. Zur ohnehin nicht geringen mechanischen Geräuschkulisse des Peugeot-125ers kommt ein Konzert aus Pulsationen, Ansaugröcheln und Kompressorschlürfen. Und ehrlich, wenn schon dieser Motor keinen Sound entwickeln darf, welcher dann?

Kosten: Die tolle Technik ist jeden Cent wert, der Grundpreis von 4.499 € entspricht exakt dem des Satelis 250. Das paßt, denn der Kompressor leistet ähnlich viel. Doch dazu später mehr. Im Preis eher unattraktiv steht nun der Jet Force Compressor mit 4.929 € da. Zumal er noch den ersten Motor hat, ohne die neuesten SchmankeIn. Und ohne G-Kat, somit ein Auslaufmodell in Zeiten der Euro 3.

Im Testbetrieb genehmigte sich der Satelis 5,3 l auf 100 km. Nicht wenig, dieser Luxuszuschlag für die Lade-

technik.

Deren thermisch hohem Anspruch offensichtlich mit einer Art Innenkühlung in Form von mehr Benzin begegnet wird.

Ein 250er Satelis (Test in Heft 5/06) braucht anderthalb Liter weniger. Unser Rat: Es war halt schon immer etwas teurer, einen besonderen Geschmack zu pflegen.

Ergonomie: Aufsitzen und wohlfühlen. Die Satelis-Karosserie haben wir im vergangenen Jahr in diversen Tests hinlänglich gefahren, und im Dauertest eh tagtäglich. Hohes Windschild, kaum Turbulenzen. Breite Front, viel Wetterschutz. Wenn's um die Beine nicht so pfeifen würde, wär's perfekt. Grund ist der maxitypisch breite Mittelunnel, der die Füße weit nach außen drängt.

Mächtiger Sattel, Fahrer wie Sozia hocken prächtig, bloß die Fußablagen' des Beifahrers sind ein Hohn. Richtige Rasten sind Pflicht

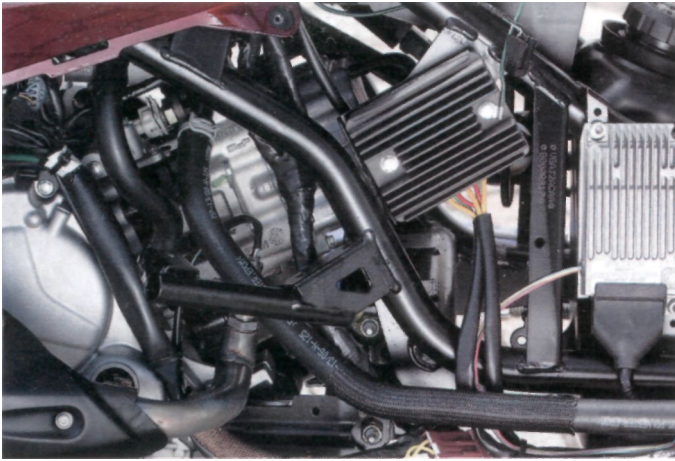
an so einem Prachtbolzen.

Handhabung: Hochachtung vor den Cinemascope-Spiegeln mit Breitwandbild. Besser geht's nicht. Armaturen und Schösser sind feiner Duchschnitt. Der Blinkerpiepser bleibt Geschmacksache. Ölkontrolle per Schauglas, Spritfassen geht prima über den großen Tankstutzen.

Ein Feuerwerk an Farben findet sich im Cockpit. Wir vermissen aber eine Ladedruckanzeige, oder wenigstens ein Lämpchen zur Anzeige von Volldruck. Das würde sich des Kraftfahrers Herz beim genüßlichen Abfackeln von Benzin freuen wie ein kleines Kind.

Motor: In der Geschichte des Motorenbaues ist uns kein anderes aufgeladenes Serienntriebwerk mit so kleinem Hubraum bekannt. Die Leistung stimmt, es rennt und beschleunigt wie ein 250er.

Eine Ladedruckanzeige wäre der Hit



Scootertechnik mit Schlauch- und Leitungsgewirr unterm Plastik



Lichtermeer, nur eine Ladedruck-Anzeige wünscht man sich



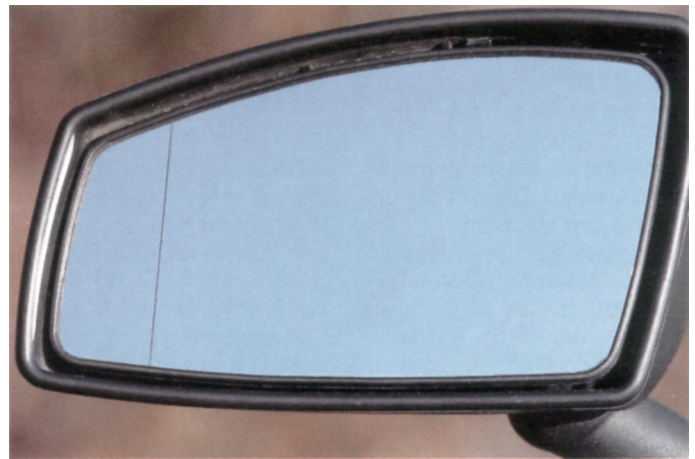
Vordere Doppelkolbenzange erforderte im Test viel Handkraft



Voluminöser Ansaugkasten frißt die Hälfte des Helm fachs auf



Halogenlicht ist dabei, beide Einzelscheinwerfer strahlen 1a



Cinemascope-Breitbildspiegel sorgen für perfekte Rücksicht



Das kantige Heck gewinnt aus jeder Perspektive an Dynamik



Richtig tiefes Handschuhfach mit 12 V-Steckdose im Beinschild

Peugeot Satelis 125 Compressor

Ein Fall für Spezialisten, zweifellos. Denn der 20 PS starke ungedrosselte Kompressor macht zwar Laune. Ist aber auch nicht schneller als der Satelis 250 und gönnt sich einen Liter mehr Sprit



Fahrleistungen, Spiegel, Motortechnik, Licht, Federung, Handling, Fahrwerk, Wetterschutz.



Verbrauch, Gewicht, Laufkultur



125er mit voller 250er Schubkraft

Auch Berge eilt es gemessen gleich hinauf. Die offenen 20 PS sind also glaubhaft.

Typisch Peugeot ist der rauhe Motorlauf, der andererseits ganz zu einem Kompressor paßt. Bei Top-speed dreht er knapp 10.000/min, auch das steckt er klaglos weg.

Fahrwerk: Der Satelis ist eine Limousine reinsten Wassers. Die Federung bietet Komfort und sportliche Rad-

führung gleichzeitig. Und das schafft Wohlbehagen vorn wie hinten.

Weil dieses Chassis demnächst auch mit 40 PS zu recht kommen muß, ist die Kompressorleistung keine echte Herausforderung. Da sind Reserven übrig, geradeaus und in Kurven. Überhaupt überrascht die spielerische Handlichkeit des schweren Brockens. Das kann Peugeot richtig gut.

wie bereits die Vorgänger Elyseo und Elystar bewiesen.

Die Bremse erfordert am Testfahrzeug zu viel Handkraft, das kostet Bedienkomfort. Die hintere Scheibe funktioniert tadellos und recht überbremsicher.

Ausstattung: Mit einem Wort, alles dran. Bloß der Stauraum leidet unter dem großen Ansaukasten des Motors. Jetzt paßt bloß noch ein Integralhelm. Vorn

links findet sich ein tiefes Handschuhfach mit 12 Volt Dose. Im Lenker ein kleines Fach für, ja, für was eigentlich? Und in der Sitzbanknase wird eine Abdeckplane untergebracht. Ein Gimmick nach Piaggio-Vorbild.

Die Verarbeitung stimmt fröhlich. Hochwertiger Lack und paßgenauer Kunststoff gehören dazu, ebenso wie saubere Metallteile.

Fazit: Wer ein Faible für außergewöhnliche Technik hat, für den ist der Kompressormotor ein Gedicht. ■

Daten & Meßwerte • Peugeot Satelis 125 Compressor Evolution 2

Motor: Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Bohrung x Hub 57,0 x 48,9 mm, Hubraum 124,7 cm³, obenliegende Nockenwelle, 2 Ventile, elektr. Einspritzung, Saugrohr-Ø kA, Verdichtung 9,6, mechanisch angetriebener Roots-Kompressor, Ladeluftkühler, G-Kat, Generator 235 W, Batterie 12,0 Ah
Leistung: 15,0 kW/20,4 PS bei 8.500/min, Drehmoment 17,0 Nm bei 6.000/min
Kraftübertragung: Fliehkraft-Trockenkupplung, stufenlose Variomatik, Zahnrad-Endgetriebe
Fahrwerk: Geschweißter Stahlrohrrahmen, Telegabel, Ø 37 mm, Federweg 100 mm. Gummigelagerte Triebssatzschwinge, 2 Federbeine, 4fach einstellbar, Federweg 100 mm. Scheibenbremse vorn, Ø 260 mm, Zweikel-

benzange. Scheibenbremse hinten, Ø 210 mm, Einzelbenzange. Alufelgen, Reifen 120/70-14 vorn, 140/60-13 hinten
Maße/Gewichte: Lenkerhöhe 1.050 mm, Lenkerbreite 770 mm, Sitzhöhe 800 mm, Trittbretthöhe 310 mm, Radstand 1.500 mm, Gewicht vollgetankt 178 kg, Radlastverteilung v/h 40/60%, Zuladung 172 kg
Ausstattung: E-Starter, Startautomatik, Licht 2xH7 55 W, 2 Rückspiegel, Haupt-/Seitenständer, Helmfläch, Handschuhfach, Gepäckhaken, Windschild, elektr. Wegfahrsperr. Cockpit mit Tacho, Uhr, Tankuhr, Kühlwasserthermometer, Drehzahlmesser, Tageskilometerzähler
Service: alle 5.000 km, Gewährleistung 24 Monate
Preis: 4.499 €

Topspeed	123,8 km/h
0-50 km/h	3,4 s
0-80 km/h	7,9 s
0-100 km/h	13,7 s
Bergwertung	0:49,1 min
Tacho 50	49 km/h
Tacho Topspeed	132 km/h
Tankinhalt	13,5 l
Benzinverbrauch	5,3 l/100 km
Reichweite	255 km
Gewicht	178 kg
Zuladung	172 kg



DER PEUGEOT-KOMPRESSOR

Bereits 2002 stellte Peugeot erstmals das Projekt seines aufgeladenen 125er Viertakters mit mechanisch per Riemen angetriebenen Roots-Kompressors vor.

Bis zum Serienanlauf und der Auslieferung erster Fahrzeuge dauerte es dann bis Anfang 2005. Als erstes wurde der Jet Force 125 damit ausgerüstet (siehe Test in Heft 3/05).

Im Satelis 125 Compressor arbeitet die **Evolution 2** getaufte zweite Version des Motors. Jetzt mit G-Kat für die Euro 3-Norm. Dazu ein ganzes Bündel an Verbesserungen: Größerer Luftsammler mit jetzt 1,3 l Volumen. Ventilator am Ladeluftkühler. Der ist dringend nötig, denn nach dem Kompressor hat die Luft 160° C. Der Kühler senkt die Temperatur auf immer noch hohe 60° C.

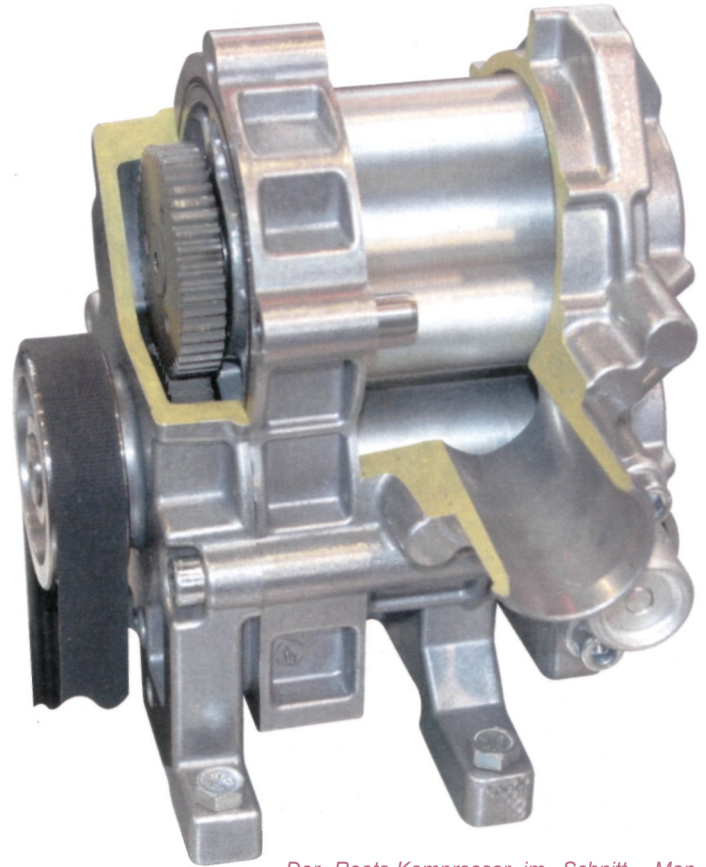
Überarbeitet wurden auch Brennraum und Ansaugtrakt. Geblieben ist die große Airbox, die im Satelis wie im Test bereits erwähnt den Stauraum einschränkt. Ein wichtiges Thema ist die Lärmreduzierung. In so einem Kompressormotor pulst und pumpt es, das gibt Krach. Entsprechend finden sich Details wie das Metallrohr vom Lader zum Luftkühler, es

vibriert weniger als die im Jet Force eingesetzte Schlauchleitung.

Bis zu 1,9 bar Ladedruck sind verglichen mit Turbo-Automotoren eine Menge. Damit dem Motor nicht der Kopf platzt, läßt ein elektronisch angesteuertes Ventil zu viel Druck ins Freie ab. Natürlich kontrolliert lärmarm. Ein Schutzschild am Kompressorgehäuse schützt vor Temperaturschocks, wenn allzu pflegliche Satelis-Treiber nach der Ausfahrt zum Wasserschlauch greifen.

Den Satelis Kompressor gibt's mit 11 kW und 15 kW. Leider ist die per Motorelektronik definierte Leistung nicht einfach zu ändern, sondern laut Peugeot unknackbar. Der Antimanipulationskatalog will es so. Schade, können wir da nur mit einem Seufzer sagen. Und es wird doch ein paar begabte Hacker geben....

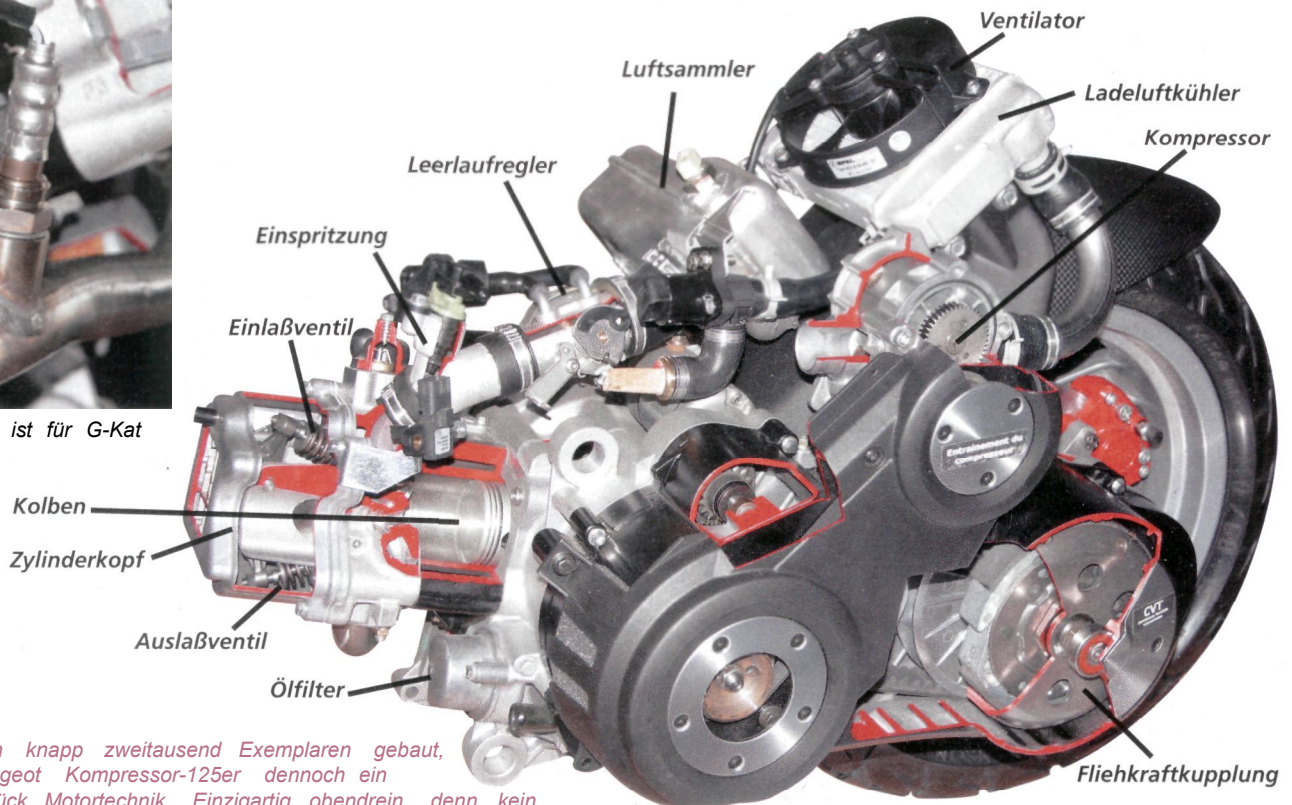
Fest steht, daß Scooter mit diesem Antrieb zu den seltenen Exemplaren gehören. Wer den kleinsten Roots-Kompressor im Serienzweiradbau besitzen will, kommt um den Satelis nicht herum. Und besitzt dann einen saftigen Brocken einzigartiger Technik. ■



Der Roots-Kompressor im Schnitt. Man erkennt deutlich die beiden dreiflügeligen Pumpenräder, die eng ineinandergreifen und die Luft komprimieren. Im Peugeot-Motor immerhin auf knapp das doppelte des Drucks in Meereshöhe. Rein theoretisch also die doppelte Leistung eines Saugmotors. Strömungs- und thermische Verluste sowie der Antrieb des Laders fordern jedoch ihren Tribut



Lambdasonde ist für G-Kat



Mittlerweile in knapp zweitausend Exemplaren gebaut, bleibt der Peugeot Kompressor-125er dennoch ein exklusives Stück Motortechnik. Einzigartig obendrein, denn kein anderer Hersteller fand den Mut zu so einem Wunderwerk. Ein Platz im Walhall der Technikgeschichte ist ihm sicher