

TEST

ELYSTAR



Wenn die Kundschaft nur lange genug quengelt: Jetzt ist der Elystar 50 wieder da! Einer der größten und fahrtaktivsten Fünfziger auf dem Markt. Ein Traumscooter

Ausgewogene Sitzposition,
auch für Großgewachsene



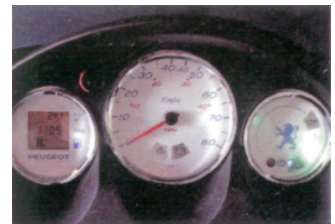
Ein richtig fiescher Popsch



Komfortables Gestühl für 2



Federung über Durchschnitt



Cockpit strahlt Wertigkeit aus

WIEDER DA

Solche Wiederholungen lassen wir uns nur zu gern gefallen

Hurra, er ist wieder da! Das Luxusmobil der Franzosen, der größte aller Fuffis. Jetzt steht er wieder beim Händler.

Und wartet auf die vielen Kaufinteressenten, die ein ganzes Jahr lang bei Peugeot geheult haben und gebettelt: Gebt uns den Elystar endlich wieder!

Maxi-Fuffis sind eine deutsche Spezialität. Kein anderes Land in Europa verkauft so viele 50er, und kein anderes Land verlangt nach solch großen Fuffi-Karossen. 125er, 250er und größer? Ja, da gibt

es Maxis wie Sand am Meer. Aber bei den 50ern stehen Kymco Grand Dink (Zweitakter) und Kymcos Yager GT (Viertakter) allein auf weiter Flur. Als dritter im Bunde der Elystar, sonst Fehlanzeige.

Für zweieinhalb Mille schnüren die Franzosen ein **verführerisches Paket**. Als Antrieb dient ein bewährter Zweitakter, luftgekühlt, ganz herkömmlich mit Vergaser bestückt, ohne komplexe TS-DI-Einspritzung.

Technisch identisch mit dem „Advantage“ aus dem Jahr 2006, zum gleichen Preis.

Dieser Motor schiebt trotz korrekter 45 km/h-Drosselung herrlich voran, sprintet munter von der Ampel los und brennt Berge hinauf wie weiland Roadrunner, die Comicfigur. Trotz feister 115 kg auf den Hüften geht dat Dingens ab wie Nachbars Lumpi. Doch röhrt leider wie ein brünftiger Hirsch.

Knapp 4 l Sprit auf 100 km und 1 l Öl alle 1.000 km sind der übliche Zweitakt-Tarif. Der üppige Tank reicht über 200 km, das paßt im Alltag. Inspektionen fallen nur alle 5.000 km, auch das schont

den Geldbeutel. Ersatz- und Sturzteilepreise kalkuliert Peugeot bekanntlich moderat.

Typisch Franzose gleitet der Elystar elegant über Bodenwellen hinweg. Kein Durchschlagen, kein lasches Nachwippen.

Für die wilden fünf Minuten besitzt seine Federung trotzdem genug Reserven. Erstaunlich, wie sich der Hutchinson-besohlte Maxi in Kurven wirft. Als kennt er kein Morgen, fast auf Supersport-Niveau.

Und gleichzeitig braucht er kaum Platz beim Wenden,

TEST

Peugeot Elystar 50

Hurra, wir haben ihn wieder! Auf vielfachen Wunsch tritt der Elystar 50 erneut in der Maxiklasse an. Gegen zwei Kymcos. An unserem Urteil hat sich nichts geändert. Groß, mächtig, schnell, agil, sicher, komfortabel, gut ausgestattet – er macht so gut wie alles richtig



Leistung, Fahrwerk, Bremsen, Ergonomie, Beifahrer



Ölverbrauch, Piepsblinker, Zuladung, Diebstahlschutz



Scheibenbremse vorn griffig



Auch hinten Scheibenbremse



Integrierte Sozusraste klein



Lichthupe wie bei den Großen

lenkt leicht und willig in Kurven und kommt zielsicher am angepeilten Punkt an.

Die Scheibenbremse vorn arbeitet 1a, die hintere okay. Kaum ein anderer 50er kriegt einen solchen Spagat aus Komfort und Sport hin.

Den goldenen Schnitt schafft auch die Elystar-Ergonomie. Ideal paßt er Mittelgroßen um 1,80 m. Kleine

können mit seiner Sitzhöhe noch leben, und Große müssen sich nicht arg zusammenfallen.

Beifahrer mösen zwar über die integrierten Fußablagen, die zu klein ausfallen. Aber die Sitzbank, straff, breit, bequem, ist wahrlich langstreckentauglich.

Und das Gepäck? Unter die Sitzbank paßt mehr als ein

Helm, dazu ein kleines Handschuhfach vorne links. Aber zwei Nordkapfahrer brauchen ein Extra-Topcase.

Wetterschutz? Nur leicht überdurchschnittlich. Die opulente Karosse verspricht mehr Zugfreiheit.

Am Alltag benimmt sich der kleine Dicke überraschend normal. Hüpfte wie von selbst auf den Hauptständer, trätet

lautstark, leuchtet nachts die Fahrbahn klasse aus und zeigt in seinen Spiegeln viel von den Nachfolgenden.

Schade, daß Bordwerkzeug fehlt, die Zuladung knapp ausfällt und wenig Diebstahlschutz geboten wird. Dafür ist der Elystar tadellos verarbeitet.

Fazit: Elystar bringt neues Leben unter die Maxi-50er. ■



Daten & Meßwerte • Peugeot Elystar 50

Motor: Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Bohrung x Hub 40,0 x 39,1 mm, Hubraum 49,1 cm³. Schiebervergaser, Saugrohr-Ø 12,0 mm, Verdichtung 9,8. Sekundärluftsystem, U-Kat, Generator 130 W, Batterie 7,0 Ah
Leistung: 3,4 kW/4,6 PS bei 7.000/min, Drehmoment 4,5 Nm bei 6.750/min
Kraftübertragung: Fliehkraft-Trockenkupplung, stufenlose Variomatik, Zahnrad-Endgetriebe
Fahrwerk: Geschweißter Stahlrohrrahmen, Telegabel, Ø 33 mm, Federweg 97 mm. Gummigelagerte Triebsetzschwinge, 1 Federbein, stufenlos einstellbar, Federweg 60 mm. Scheibenbremse vorn, Ø 226 mm, Einkolbenzange. Scheibenbrem-

se hinten, Ø 210 mm, Einkolbenzange. Alufelgen, Reifen 120/70-12 vorn, 120/70-12 hinten
Maße/Gewichte: Lenkerhöhe 1.105 mm, Lenkerbreite 720 mm, Sitzhöhe 820 mm, Trittbretthöhe 350 mm, Radstand 1.360 mm, Gewicht vollgetankt 115 kg, Radlastverteilung v/h 41/59%, Zuladung 155 kg
Ausstattung: E-/Kickstarter, Startautomatik, Licht HS1 35/35 W. 2 Rückspiegel, Hauptständer, Helmloch, Handschuhfach, Gepäckhaken, Windschild. Cockpit mit Tacho, Uhr, Tankuhr, Tageskilometerzähler
Service: alle 5.000 km
Preis: 2.499 €

Topspeed	45 km/h
0-40 km/h	7,6 s
Bergwertung	1:33,0 min
Tacho 50	44 km/h
Tacho Topspeed	53 km/h
Tankinhalt	8,4 l
Benzinverbrauch	3,8 l/100 km
Reichweite	219 km
Ölverbrauch	1,0 l/1.000 km
Gewicht	115 kg
Zuladung	155 kg