

1.
TEST

Der V-Clic 50 fährt sich problemlos auch für Scooter-Neulinge



KOLONIALWARE

Ist der V-Clic besser als ein Rex aus der gleichen Fabrik?

Beim neuesten Peugeot-50er konzentriert sich letztlich alles auf eine Frage: Ist er den Mehrpreis von ca. 400 € gegenüber einem Rex (Test in Heft 6/06) aus dem Baumarkt wert?

Denn beim V-Clic handelt es sich um einen nahezu baugleichen Scooter aus dem gleichen Quingqi-Werk in China. Augenfällige Änderungen sind ein anderer Sitzbezug und der HS1-Halogencheinwerfer.

Warum überhaupt Quingqi? Weil Peugeot dort ab Modelljahr 2008 die Nachfolger von Vivacity und Speedfight produzieren läßt. Den Import des V-Clic kann man somit auch als Testlauf für die Logistik ansehen. Und noch ein Gedanke hat Charme: Wer

für seinen Rex eine Werkstatt sucht, kann künftig jeden Peugeot-Händler ansteuern. Und dort womöglich auf den Geschmack für einen anderen Scooter kommen.

Zum Fahrzeug selbst ist wenig Aufregendes anzumerken. Es handelt sich um einen Minimal-Scooter mit bravem Viertakter. Das **Platzangebot** macht ihn de facto zum Einsitzer, nur für Menschen bis 1,70 m Körpergröße kommod zu nennen. Die Federung, ausgelegt für leichte Asiaten, schlägt rasch durch.

Die Kenda-Serienreifen sollte man alsbald gegen Heidenau K58 tauschen, so wie wir in "Pimp my Rex" in Heft 1/07. Wer dann noch den Varioanschlag entfernt, kommt in den Genuß latent erhöhter

Topspeed zum Mitschwimmen im Stadtverkehr. Gefährlich ist jedoch der in Linkskurven zu früh aufsetzende Seitenständer.

Aufbocken geht für so einen leichten Scooter überraschend hakelig. Die Sitzbank ist rutschig. Und Peugeot empfiehlt Superbenzin, wo dem Rex mit gleichem Motor offiziell Normalsprit genügt.

Die Bremsen haben den Floh stets im Griff. Vorne war die Dosierung am Testfahrzeug sogar deutlich besser als im Rex. Warum allerdings der gleiche Helm, der letztes Jahr noch knapp in den Rex paßte, heuer knapp nicht in einen V-Clic geht, ist wohl nur mit chinesischer Fertigungstoleranz zu deuten.

Der erste **Viertakt-50er** der Franzosen hat vom Kymco Filly (dessen Nachbau ja der Rex RS450 darstellt) die griffigen Armaturen und den Blinkertacker geerbt. Es befindet sich sogar Werkzeug an Bord, das Peugeot ansonsten abgeschafft hat.

Die Verarbeitung übrigens paßt soweit. Am V-Clic gibt's keine wackeligen Teile wie am Rex, das läßt für die künftigen Peugeot-Produkte made by Quingqi hoffen.

Fazit: Der V-Clic ist Peugeot's erster Schritt im langen Marsch nach China. ■

In jedem Fall ist der V-Clic ein bemerkenswerte Offerte

Peugeot V-Clic 50

Der erste Viertakt-50er von Peugeot ist ein kleiner Schnurri für die Stadt und für Leute bis 1,70 m Körpergröße. Für die Franzosen vor allem der Einstieg ins Geschäft mit dem Reich der Mitte



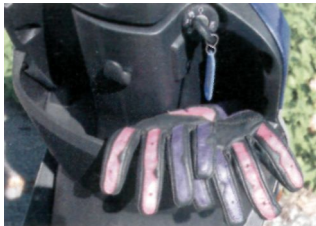
Gewicht,
Handling,
Licht, Laufkultur,
Leise



Ergonomie, Federung,
Fahrwerk, Zuladung,
Serienreifen, Leistung,
Aufbocken



Cockpit minimal ausgestattet



Offenes Handschuhfach



Kein Integralhelm möglich



Erfreuliches Halogenlicht



Seitenständer setzt früh auf



Tankstutzen im Heck



Vergaser gut erreichbar



Rutschiger Sitzbezug

Daten & Meßwerte • Peugeot V-Clic 50

Motor: Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Bohrung x Hub 39,0 x 41,4 mm, Hubraum 49,4 cm³. Oberliegende Nockenwelle, 2 Ventile, Gleichdruckvergaser, Saugrohr-Ø 14,0 mm, Verdichtung 10,5. Sekundärluftsystem, Generator 70 W, Batterie 4,0 Ah

Leistung: 2,1 kW/2,9 PS bei 6.000/min, Drehmoment 2,8 Nm bei 5.000/min

Kraftübertragung: Fliehkraft-Trockenkupplung, stufenlose Variomatik, Zahnrad-Endgetriebe

Fahrwerk: Geschweißter Stahlrohrrahmen, Telegabel, Ø 26 mm, Federweg 60 mm. Gummigelagerte Triebssatzschwingen, 1 Federbein, nicht einstellbar, Federweg 70 mm. Scheibenbremse vorn, Ø 155 mm, Einkolbenzange. Trommelbremse hinten, Ø 110 mm. Alufelgen, Reifen 3.50-10 vorn, 3.50-10 hinten

Maße/Gewichte: Lenkerhöhe 1.020 mm, Lenkerbreite 640 mm, Sitzhöhe 780 mm. Trittbreithöhe 300 mm, Radstand 1.200 mm, Gewicht vollgetankt 88 kg, Radlastverteilung v/h 39/61 %, Zuladung 162 kg

Ausstattung: E-/Kickstarter, Startautomatik, Licht HS1 35/35 W, 2 Rückspiegel, Haupt-/Seitenständer, Helmloch, Handschuhfach, Gepäckhaken, Tankuhr

Service: alle 5.000 km, Gewährleistung 24 Monate

Preis: 1.049 €

Topspeed	45 km/h
0-40 km/h	9,8 s
Bergwertung	1:50,0 min
Tacho 50	46 km/h
Tacho Topspeed	50 km/h
Tankinhalt	6,2 l
Benzinverbrauch	3,5 l/100 km
Reichweite	177 km
Gewicht	88 kg
Zuladung	162 kg

