



Für die Einführung des Tweet ging Peugeot 2010 eine Kooperation mit den Taiwanern von SYM ein, deren Symphony als Basis für das neue Modell diente. Mittlerweile haben die Franzosen den Tweet gründlich überarbeitet, was ihm mehr Eigenständigkeit und den Beinamen EVO für Evolution einbrachte. Das Facelift ist vor allem an den chromigen Retro-Elementen an der Front und dem besser in die Lenker-Verkleidung integrierten Scheinwerfer erkennbar. Als „RS“ wirkt der Tweet EVO dank Speziallackierung und farbiger Sitzbank noch dynamischer.

▶ FLACHES TRITTBRETT

Unisono gefällt der praktische Durchstieg mit flachem Trittbrett und moderater Sitzhöhe. Auf der farblich abgehobenen Sitzbank findet ein Beifahrer zwar Platz, wo er sich über stabile

Haltegriffe und einklappbare Soziusrasten freut. Die kompakte Bauweise fördert jedoch den Solisten-Einsatz.

▶ **ANTRITTSSTARK** Beim Antrieb vertraut Peugeot dem bewährten SYM-Einzyylinder-Viertakter mit Zweiventiltechnik und Vergaserbeatmung, auch wenn 9,5 PS nicht das Ende der Fahnenstange für Leichtkraftroller bedeuten. Dank des niedrigen Gewichts von 115 kg präsentiert sich der Tweet aber überraschend antrittsstark gerade zwischen 30 und 60 km/h. Gasbefehle setzt er spontan in Vortrieb um, Überholmanöver in höheren Temporegionen sind aber keine gute Idee: Bei maximal 85 km/h kann sich das Vorbeifahren ganz schön ziehen. Und den Spritverbrauch erhöhen, der mit 3,6 Litern ohnehin recht üppig ausfällt. Als Kurzstreckenfahrzeug macht der Tweet die beste Figur, wenn man in

lässiger Haltung zwischen den Kolonnen durchflitzen kann. Schmale 16-Zoll-Räder sorgen für viel Stabilität und ein präzises Handling. Die Telegabel könnte indes etwas straffer agieren, wohingegen es an den beiden hinteren Stoßdämpfern wenig auszusetzen gibt. Souverän agieren die beiden Bremsen, besonders die hintere, die sehr knackig zupackt, während die vordere Scheibe etwas zu defensiv ausgelegt ist.

▶ **INKLUSIVE KICKSTARTER** Praktisch ist der Kippschalter am linken Lenkerende, der die Sitzbank öffnet. Darunter passt ein normaler Jethelm, was für einen 16-Zoll-Großradroller nicht selbstverständlich ist. Auf dem Heckträger lässt sich ein Topcase anbringen. Erwähnenswert ist darüber hinaus ein Kickstarter, der im Falle einer leeren Batterie weiterhilft. Das Cockpit, bestehend aus analogem

125er-CITY-SCOOTER

Rundinstrument für die Geschwindigkeit und Digitaldisplay für Tankinhalt, Kilometerstand mit Trip-Anzeige sowie Uhrzeit, ist tadellos ablesbar, Lämpchen für Fernlicht und Blinker komplettieren das Infocenter. Ein weiterer Vorzug ist der moderate Preis des Tweet 125 EVO von 2.099 Euro (als RS-Modell 2.199 Euro).

Halb digital, halb analog arbeitet das Cockpit (oben links), der Kippschalter (oben rechts) öffnet die Sitzbank. In die Verkleidung integriert sind die Blinker (Mitte). Das Staufach unter der Sitzbank (unten links) bietet Platz für einen Jet-helm. Die Scheibenbremse vorn (unten rechts) könnte etwas knackiger sein.

