

IN PISTA CON DUCATI

Der zweifellos heißeste neue Sportfuffi 2014 strahlt mit LED-Licht

Sportscooter galten einst als hohe Kunst des Fahrzeugbaus. In den 90ern erlebte diese Gattung ihre Blüte mit Aprilia SR, MBK Nitro und Peugeot Speedfight.

Heute hat sich der Fortschritt der Westentaschen-Ferraris verlangsamt, aber das Nachglühen der Boliden ist noch zu spüren. Als wichtigste Eigenschaft gilt nach wie vor ein gelungenes Design, und da setzt der Beeline Pista an.

Kenner der Szene erspähen im Entwurf von Lampenmaske und Frontschild sportive Anleihen bei heißen Eisen aus Italien, Stichwort Ducati Panigale.

Das ist keineswegs verwerflich, schließlich ist es im Fahrzeugstyling üblich, Anleihen bei den Großen der Zunft zu nehmen. Oder anders herum: Ein Vorreiter wäre ohne Nachfolger („follower“) undenkbar. Soviel dazu.

Technisch gesehen handelt es sich beim Pista 50 um einen typischen Vertreter seiner Zunft, mit kräftigem Zweitakter, 12-zölligen Niederquerschnittsreifen und Scheibenbremsen an beiden Rädern. Soweit also ein konventioneller Scooter im bereits erwähnten zeitgemäßen Design, dem der Rennsport im wahrsten Sinn

des Wortes ins Gesicht geschrieben steht.

Als erster 50er weltweit (!) besitzt er jedoch LED-Vollausstattung. Auch die Scheinwerfer, Fern- und Abblendlicht, weisen diese modernste verfügbare Lichttechnik auf. Damit stellt der Beeline selbst teuerste Maxiscooter in den Schatten. Es gibt nur zwei andere Scooter (125er von Honda und Vespa), die zur Zeit, d.h. im Sommer 2014, ein **LED-Licht** aufweisen.

Bei Nacht stanzt der Pista einen gleißend hellen und ultraweissen Lichtkegel in die Finsternis. Die Lichtpower wird auf die Straße konzen-

triert, an den Rändern fasert der Photonenstrom ein wenig auf. Herkömmliche Halogenlampen wirken im Vergleich gelblich schwach, man muß es erlebt haben, um glaubhaft staunen zu können.

Letztlich keimt die Frage auf, warum es überhaupt noch andere Lampen als LED gibt, besonders an E-Scootern. Denn ihr Stromverbrauch erreicht nur einen Bruchteil der ollen Glühwendel à la Edison.

Beeline ist konsequent und erlaubt sich an allen weiteren lichtemittierenden Bauteilen ebenfalls nur LED. Auch aus den vier Blinkern vorn



Griffige Standardschalter



Ehrliche Zweitaktbirne



Wave-Scheiben sind schöner



...auch hinten Wave-Stahl



Info pur in der Kommandozone

Auf Piste mit dem Pista, hier kurz vor dem Anbremsen einer scharfen Rechtskurve

Der souveräne Gesichtsausdruck spricht Bände. Nicht umsonst sind solche 50er Sportscooter beliebte Commuter im Fahrerlager der Rennstrecken dieser Welt. Marquez, Rossi, Bradl: Alle haben einen



BEELINE PISTA 50 LC



Erster 50er mit LED-Scheinwerfer für Fern-Abblendlicht



Akku, Motorsteuerung und Öltankstutzen im Mittelunnel



Das Zündschloß ist zusätzlich verriegelbar gegen Diebstahl



LED-Vollausstattung auch bei den großen vorderen Blinkern

wie hinten sowie Brems- und Rücklicht grüßen die elektronischen Kaltlichtstrahler.

Die sozusagen eiserne Seite des Pista gestaltet sich konventioneller. Als Antrieb dient ein membransteuerter Zweitakter mit Vergaser und automatischer Ölbeimischung. Wie die meisten dieser Motoren inspiriert vom einstigen Minarelli-Antrieb, hier am Testfahrzeug aber

weniger kuschelig abgestimmt. Die raue Laufkultur paßt andererseits zu einem Sportler, der ja Charakter durch Ecken und Kanten zeigen darf.

An Leistung mangelt es dem wassergekühlten 50er, früher sprach man gerne von der Schnapsglasklasse, jedenfalls nicht. Selbst die besten Viertaktfuffis sehen vom Fleck weg kein Land ge-

gen solche Freudenstender, in denen jenseits der Drosselung bekanntlich Reserven schlummern. **Tuningteile** bekannter Hersteller wie Malossi oder Polini erlauben noch mehr Pferdestärken, gehören jedoch auf die Rennstrecke.

Beim Konsum von Benzin und Öl liegt der Pista im Durchschnitt seiner direkten Konkurrenten. Ja, Viertakterchen können das besser. Aber

der Leistungsvorsprung ist die paar Zehntel mehr Sprit auf jeden Fall wert. Zumal der niedrige Kaufpreis ja zu den erstklassigen Offerten zählt.

Das Fahrwerk funktioniert. Die Telegabel schluckt passabel, das hintere Federbein dagegen ist etwas dünn ausgelegt und läßt sich nicht einstellen. Über Buckelpisten oder gar zu zweit rasch am Limit, aber



LED-Miniblinker hinten



Öse zum Festketten



Federung etwas lasch



Schicke Alu-Rasten



Das sportive Spitzheck mit, na klar, hellem LED-Rücklicht



Integralhelme ohne Lufthutzen passen knapp hinein



Beeline Pista 50 LC

Aus der Schmiede von Generalimporteur Leeb stammt die überzeugende Eigenmarke Beeline. Pfiffige Scooter aus Fernost, hergestellt nach den Vorgaben aus Europa. Auch der Pista bietet im hartleibigen 50er-Business etwas mehr, z.B. die LED-Vollausstattung



LED-Lampe, Motorleistung, Ducati-Style, Telegabel, Spiegel, Diebstahlschutz



Serienreifen, Federbein, Laufkultur

auch dafür gibt's ja Ersatz im Tunerregal.

Noch vorher wechseln sollte man die Reifen. CST (ChengShin) heißt der wahrscheinlich größte Hersteller Asiens und rüstet nahezu alle Scooter von dort aus. Brave Dutzendware ohne erkennbare Klassifizierung, Regen-

meister schon gar nicht. Den Test-Pista zierten extra flach konturierte Gummis, die das Einlenkverhalten behinderten. Mit richtig guten Pneus aus Europa könnte der leichte Scooter seine Handlichkeit viel besser entfalten.

Die beiden rassigen Wave-Bremsscheiben sorgen für ag-

gressives G'schau, bleiben in der Wirkung jedoch gut zu beherrschen. Hinten taugt's, und vorn schützt die für Vollbremsungen nötige hohe Handkraft wirkungsvoll vor gefährlichem Blockieren.

Kommen wir zum Schluß nochmals zur Mode und loben den gelungenen Sitzbe-

zug. Fühlt sich wertig fast wie Alcantara an, verzückt mit feinem Zwirn der Nähte und unterstreicht den Charakter des Pista als volljährigen Tänzer für die Kür beim Scootertreff. Man kann sich damit sehen lassen.

Fazit: Ein Sportler, der gut aussieht. ■

Photonentorpedo unter den Sport-50ern, dank LED-Licht



1a Sitzbezug und rote Nähte



Populäre Rückspiegel



Pumpe der Wasserkühlung



Übliche Bordmittel



Daten & Meßwerte • Beeline Pista 50 LC

Motor: Wassergekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Bohrung x Hub 40,0 x 39,2 mm, Hubraum 49,0 cm³. Schiebervergaser, Saugrohr-ø 17,5 mm, Verdichtung 7,0. Sekundärluftsystem, Generator 90 W, Batterie 7,0 Ah

Leistung: 2,9 kW/3,9 PS bei 6.500/min, Drehmoment k.A.

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

Fahrwerk: Geschweißter Stahlrohrrahmen. Telegabel vorn, ø 31 mm, Federweg 70 mm. Trieb-satzschwinge hinten, 1 Federbein, nicht einstellbar, Federweg 50 mm. Scheibenbremse vorn, ø 190 mm, Zweikolbenzange. Scheibenbremse hin-

ten, ø 190 mm, Einkolbenzange. Alufelgen, Reifen 120/60-13 vorn, 130/60-13 hinten

Maße/Gewichte: Lenkerhöhe 1.070 mm, Lenkerbreite 670 mm, Sitzhöhe 780 mm, Trittbretthöhe 350 mm, Radstand 1.310 mm, Gewicht vollgetankt 104 kg, Radlastverteilung v/h 42/58%, Zuladung 150 kg, Tankinhalt 6,8 l

Ausstattung: E-/Kickstarter, Startautomatik, Licht LED, 2 Rückspiegel, Hauptständer, unbeleuchtetes Helmloch, Gepäckhaken, elektr. Weg-fahrtssperre, Diebstahlöse. Cockpit mit Tacho, Uhr, Tankuhr, Kühlwasserthermometer, Tageskilometer-zähler

Service: alle 4.000 km

Preis: 1.599 € (Einführungspreis)

Topspeed	45 km/h*
0-40 km/h	8,0 s
Bergwertung	1:37,2 min
Tacho 50	45 km/h
Tacho Topspeed	50 km/h
Tankinhalt	6,8 l
Benzinverbrauch	3,6 l/100 km
Reichweite	188 km
Ölverbrauch	0,76 l/1.000 km
Gewicht	104 kg
Zuladung	150 kg

* EU-Homologation