JetForce TSDI 50



2002 wurde der Jetforce der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Optik war Modern und die Technik seiner Zeit weit voraus. Das Ziel war eindeutig gesteckt. Die Spitze auf dem Markt der sportlichen 50er Scooter. Gleichzeitig war es auch mehr oder weniger die Wachablöse des bis dahin schon sehr erfolgreichen Speedfight 2.
Ein komplett neues Motorkonzept so wie eine aggressive, sportliche Optik sollten das Auge überzeugen.
Für Spielkinder gab es einen halbdigitalen Tacho mit großem analogen Drehzahlmesser, auf den noch heute viele C-Tech fahrer neidisch sind. Der Kurvenräuber freut(e) sich über ein Fahrwerk bestehend aus einer Telegabel mit satten 32mm Tauchrohren und einem Zentralen Federbein. Der Rahmen der eher an ein Motorrad erinnert (DPF = Direct Perimetric Frame) tat oder eher tut sein übriges für das Fahrgefühl.
Motortechnisch gab es erstmals in diesem Bereich eine Benzindirekteinspritzung anstatt eines "alten" Vergasers. Daraus resultierten extrem gute Leistungswerte bei sehr geringem Verbrauch (bis zu 2,5 L auf 100km waren damit möglich). Das System bestand aus einem Kompressor, Hochdruckleitungen, einer elektrischen Benzinpumpe, einer elektronisch überwachten Drosselklappe so wie natürlich der Einspritzeinheit ansich. Das ganze wurde von einem Bordcomputer (im allgemein ECU genannt) gesteuert. Alles war mit allem vernetzt und kommunizierte während der Fahrt ständig. Sogar eine echte Wegfahrsperre mit codiertem Schlüssel war daran gekoppelt.
Stärkeres Tuning war natürlich schwierig, jedoch ließen sich verschiedene Software-Programme einspielen um die Leistung zu steigern. Mit dem entsprechendem Modul klappte dies sogar, genau wie die Diagnose von Fehlern, mit einem Handelsüblichen Nintendo Gameboy.
Doch so modern, leistungsstark und sparsam die Technik, die von Siemens und Synerject in Zusammenarbeit mit Peugeot und der Piaggio Group entwickelt wurde, auch war, hatte sie auch ihre Schwächen. Viele der TSDI starteten an kalten feuchten tagen schlecht oder gar nicht. Das ganze System war extrem empfindlich und funktionierte auf Prüfständen zwar tadellos, im harten Alltag jedoch war die Technik zu anspruchsvoll für den Fahrer der einfach nur "fahren" wollte. Viele Werkstätten besaßen/besitzen die Software und die Kentnisse auch nicht und somit wurde der TSDI auch, zugunsten des C-Tech (Carburetor Technology)eingestellt.

Allgemeines

Hersteller	Peugeot Motocycles
Produktionszeitraum	bis 2008

Motor

Motor	Peugeot Liegend
Hubraum	49ccm
Höchstgeschwindigkeit	Mofa: ca.25-28 km/h M: ca 50 km/h Offen: 80-95 km/h (je nach Software Sport oder Unlimited)
Kühlung	Wasser
Leistung	ca 5,1PS
Starter	Elektrostarter
Zündung	Transistorzündung
Abgasnorm	Euro 2
Getriebe	Variomatik

Abmessungen, Gewicht und Karosserie

Leergewicht	109 kg

Bereifung, Räder und Bremsen

Bremsen Vorne/Hinten	Vorne: 226mm Hinten: 190mm
Reifen vorne	130/60-13
Reifen hinten	130/60-13

Vergaser

Gemischaufbereitung	Elektronisch gesteuerte Benzindirekteinspritzung
Hauptdüse (Vergaser)	/

Kraftstoff und Flüssigkeiten

Kraftstoff	Super Bleifrei
E10 tauglich?	Nein
Tankinhalt	8

Elektrik

Zündkerze	CR7EKA (NGK)
Beleuchtung vorne	Abblend- und Fernlicht HSI 35/35W
Beleuchtung hinten	P 21/5W
Bremslicht	P 21/5W
Zündkerzenstecker	RC-X140