

CENA:
11 990 zł

Importer:
SCOOTER Sp. z o.o.
ul. Strzelców Bytomskich 364 A
41-935 Bytom
Tel. 0 32 289 53 89



Komfortowy sportowiec

**JetForce C Tech
jest bardzo ładny
i dobrze wykończony.
Piękna linia nadwozia
jest jakby stworzona
do przecinania powietrza**



**SZOSOWY JEDNOŚLAD O ASPIRACJACH
SPORTOWYCH ZAZWYCZAJ KOJARZY SIĘ
Z DOSKONAŁYMI WŁASNOŚCIAMI JEZDNYMI,
ALE I Z UPIORNIE TWARDYM ZAWIESZENIEM.
JET FORCE ŁĄCZY ASPIRACJE Z KOMFORTEM.**

Tekst JACEK GRADOMSKI Zdjęcia SŁAWOMIR KAMIŃSKI

Mimo, że Jet Force jest produkowany od kilku lat, nadal znajduje się w czołówce najlepszych pięćdziesiątek. Ten model Peugeota był prekursorem wielu nowoczesnych rozwiązań, stosowanych w seryjnie produkowanych skuterach. W wersji z czterosuwem o pojemności 125 ccm został wyposażony w sprężarkę, dzięki czemu moc

i osiągi dorównały skuterom z dwukrotnie większymi silnikami. Po wprowadzeniu normy Euro3, w dwusuwowej pięćdziesiątce zastosowano wtrysk paliwa – rzadkość w tej klasie pojazdów. Nie był to jednak sukces. Układ wtryskowy okazał się bardzo awaryjny. Na szczęście restrykcyjna norma jak na razie nie dotyczy motorowerów i w Jet Force powrócono do gaźnika. Podobne perypetie dotknęły

skutery Piaggio. Jedyne Aprilia potrafiła zbudować skuteczny system wtryskowy zasilający małolitrażowy dwusuw.

Jakość i oszczędność

JetForce C Tech jest bardzo ładny i dobrze wykończony. Piękna linia nadwozia, jakby stworzona do przecinania powietrza, przypadnie



Przewody hamulcowe w oplocie podkreślają charakter skutera

DANE TECHNICZNE PEUGEOT JET FORCE C-TECH

SILNIK

Typ: dwusuwowy, chłodzony cieczą
 Układ: jednocylindrowy
 Pojemność skokowa: 49,9 ccm
 Moc maksymalna:
 3,8 kW (5,1 KM) przy 7100 obr/min
 Zasilanie: gaźnik
 Zapłon: CDI
 Rozruch: elektryczny/nożny
 Przeniesienie napędu:
 automatyczne bezstopniowe

PODWOZIE

Rama: stalowa rurowa
 Zawieszenie przednie: teleskopowe
 Zawieszenie tylne: wahacz wleczony
 Hamulec przedni:
 tarczowy, Ø 226 mm
 Hamulec tylny:
 tarczowy, Ø 190 mm
 Ogumienie przód/tył:
 bezdętkowe, 130/60-13 / 130/60-13

WYMIARY I MASY

Długość: 1915 mm
 Szerokość: 720 mm
 Wysokość: 1165 mm
 Masa pojazdu gotowego do jazdy: 97 kg
 Zbiornik paliwa: 8 l

DANE EKSPLOATACYJNE

Prędkość maksymalna w teście:
 licznikowe 82 km/h
 Średnie zużycie paliwa: 3,9 l/100km

do gustu każdemu, kto ma w sobie choć trochę zamiłowania do sportu. Z przodu, na mocno pochylonej „masce” umieszczono dwa soczewkowe reflektory oraz wkomponowane w przednie owiewki kierunkowskazy. Centrum dowodzenia jest oszczędne w formie, od lat niezmiennione. Jest tylko to, co potrzebne, czyli szybkościomierz, wskaźnik temperatury cieczy chłodzącej oraz poziomu paliwa a także niezbędne kontrolki. Elementy nadwozia są wykonane z najwyższej jakości plastików.

Pozycja za kierownicą jest wygodna. Podesty, ustawione skośnie w dół ku przodowi, umożliwiają przyjęcie wygodnej pozycji krzesłkowej. Na wysokości kostek mamy trójkątne wycięcie osłony bocznej, przez które widać centralny element resorująco-tłumiący. Znajduje się on w połowie długości skutera, przed głowicą silnika i jest połączony systemem dźwigni z zespołem napędowym, stanowiącym również główny element tylnego zawieszenia.

Siedzenie umieszczone jest dosyć wysoko. Pod nim mamy schówek na kask. Innych skrytek niestety nie przewidziano.

Całość wygląda jak pojazd wzięty z toru wyścigowego, ale czy na pewno jest taki sportowy, na jaki

wygląda? Pokażna jak na motorower masę nie pasuje do skutera o takim charakterze.

Zbudowany z zapasem

Wyprowadzając JetForce'a z garażu odnosi się wrażenie, że to lekki motocykl, a nie motorower. Nadwaga daje o sobie znać podczas stawiania go na podstawkę centralną. Nie powinno to dziwić.

Jet Force został skonstruowany z myślą o napędzie wielokrotnie przewyższającym możliwości pięćdziesiątki, czyli jako skuter z silnikiem 125 ccm, dodatkowo wzmocnionym przez kompresor. Podobnie jest ze wszystkimi skuterami, w których opcjonalnie mamy zarówno silniki motorowerowe, jak i większe, dużo mocniejsze.

Konstrukcja ramy została poprowadzona wysoko. Przekroku typowego dla skuterów tu nie znajdziemy. Pośrodku, między belkami ramy, został umieszczony zbiornik paliwa. Na siedzenie zasiada się typowo po motocyklowemu.

Testowego JetForce'a napędza dwusuwowy silnik chłodzony cieczą, w którym za gospodarkę paliwową odpowiada klasyczny gaźnik opadowy. Po jego uruchomieniu, pozwoliłem mu podgrzać się trochę na wolnych obrotach. Ruszyłem, gdy wskazówka termometru drgnęła, a silnik zaczął reagować na dodanie gazu. W tym egzemplarzu napęd nie był na szczęście zablokowany, więc skuter ruszył bardzo żwawo, a wskazówka prędkościomierza szybko minęła wartość przypisaną kodeksem motorowerom. Z tłumika wydobywał się miły dla ucha dźwięk wysokoobrotowego dwusuwu. Mimo pokaznej, połączonej masy skutera i mojej (przekraczającej dwieście kilogramów) pojazd okazał się bardzo dynamiczny. Startując spod świateł na skrzyżowaniu byłem jednym z pierwszych i – co ciekawe – przy następnym skrzyżowaniu nadal byłem w czołówce.

Przy ostrej, kompletnie nieekonomicznej jeździe skuter zadowalał

się niespełna czterema litrami paliwa na sto kilometrów, co pozwalałoby na pełnym baku przejechać dwieście kilometrów. W mieście to zupełnie wystarczy.

Jednak się da

Dodatkowym atutem Peugeota jest doskonale dopracowane zawieszenie. Biję konkurencję na głowę. JetForce zakręcić prowadzi się niesłychanie pewnie i łatwo. Po wielu kilometrach przejechanych po ulicach, w których znajdziemy wszelkiego rodzaju nierówności, okazało się, że jak się chce, to można tak skonstruować i zestroić zawieszenie w skuterze, aby skutecznie wybierało większość nierówności mimo małych, trzynastocalowych kół.

Najwięcej radości z jazdy jest, gdy droga staje się kręta. Dopadamy zakrętu napędzeni, krótkie hamowanie, złożenie i znowu gaz.

Do zatrzymania pojazdu służą dwie, okazałej średnicy tarcze hamulcowe. Przewody hamulcowe w oplocie podkreślają charakter skutera i podnoszą efektywność hamulców. Sama radość, ale należy pamiętać, że na drodze są jeszcze inni. Zabawy najlepiej urządzać na zamkniętym terenie, najlepiej na torze kartingowym.

Nie dla tych, co z cukru

Nie wszystko w Jet Force jest jednak idealne. Skuter powinien dawać dobrą ochronę przed niesprzyjający-



mi warunkami atmosferycznymi. Tymczasem osłona przednia okazała się za niska i podczas deszczu nogi od kolan w górę są mokre. Ponadto tylny błotnik, choć wygląda atrakcyjnie, nie całkiem spełnia swojego zadania. Jadąc po mokrej jezdni mamy plecy i kask z tyłu brudny od wody zarzuconej przez tylne koło. Skuter prawie idealnie nadaje się do jazdy w mieście. Prawie, bo jednak kiepsko chroni przed deszczem i kałużami. Mimo to jazda nim daje bardzo dużo przyjemności i radości. Jest wygodny i bezpieczny, zaś jakość wykonania jest na najwyższym poziomie. Szkoda, że jest taki drogi. ■



Na „masce” umieszczono dwa soczewkowe reflektory. W owiewki wkomponowano przednie kierunkowskazy. Pod kanapą mieści się kask. Innych skrytek brak

Do zatrzymania pojazdu służą pokażnej średnicy tarcze hamulcowe

