

## Kolejne wcielenie Speed'a, czyli test Peugeot Speedfight 3

W 2008 roku wzbudził on dość duże kontrowersje wśród wielbicieli marki, gdy francuski koncern opublikował swe dzieło podczas premiery w Kolonii. Warto wspomnieć, że z godziwym Speedem, mamy do czynienia już od 1997 roku, kiedy to pierwsza generacja weszła na rynek. Peugeot chcąc sprostać potrzebom rynku, postanowił, że przeniesie produkcję najnowszego Speeda do Chin, by obniżyć koszty produkcji. Fabryka produkuje skuter z dwoma typami chłodzenia: LC (cieczą) oraz AC (powietrzem). My testowaliśmy jednośląd z cylindrem studzonym pędem powietrza popychanym przez łopatki wiatraka.

Stylistycznie skuter prezentuje się bardzo ciekawie. Przyciąga uwagę nie tylko właściciela, który niewątpliwie jest dumny z wyglądu skutera, ale też przechodniów, którzy bacznie przyglądali się naszej maszynie, gdy przemierzaliśmy kolejne kilometry podczas testu. Jego ostre kształty wskazują, że jest to skuter sportowy. Niewątpliwą zaletą maszyny, są jej 13 calowe felgi. Skuter dzięki takim kołom jest wyższy, co ułatwia jazdę wyższym osobom



Patrząc na przód skutera, uwagę przykuwają okazałe wloty powietrza z lwem powyżej. Owe wloty powietrza, to nie tylko udogodnienie wizualne, ale pozwalają na podmuch powietrza na chłodnicę w wersji LC.



Tradycyjnie, jak przystało na Speedfight'a ma on dwa reflektory. Przyglądając im się uważnie przyszło mi na myśl jedno – dwa, odwrócone ostrza noży, które nadają całości dziki charakter.



Spoglądając niżej, widzimy stylistyczną zagadkę... Skuter o iście ostrych kształtach z przodu, ma zaokrąglony przedni błotnik. Nie pasuje on do reszty i jest niestety brzydki.



Tył ma delikatniejsze kształty. Tylne światło to połączenie światła tylnego, stopu i kierunków w jednolitą konstrukcję. Atutem nowych lamp jest użycie LED'owych kierunkowskazów. Całość dopełnia wstawka w postaci spojlera/lotki, którą widzieliśmy już w Speedfig'cie 2.

Blat licznika składa się z 3 elementów. Obrotomierza, prędkościomierza, oraz wskaźników po bokach. Obrotomierz wyskalowany jest do 12000obr./min. Natomiast jego elektroniczna część dostarcza nam informacje o prędkości, ilości paliwa, przebiegu oraz godzinie. W słoneczny dzień to rozwiązanie się nie sprawdza, bo odczytanie cyfr w blasku słońca jest bardzo trudne. Po bokach mamy rezerwę zarówno benzyny jak i oleju, oraz wskaźnik kierunkowskazów oraz świateł. Jest tu wszystko co niezbędne. Jedyne czego brakuje to przelicznik średniego zużycia paliwa, czy tzw. licznik między tankowaniami (taki, którego stan można kasować).



Komfortu podróżowania nie można odmówić Speedfight'owi. Kanapa jest wygodna, skuter dobrze wyważony, dzięki czemu przemieszczanie się nim jest przyjemne. Nawet długie podróże nie powodują dyskomfortu. Miejsca na nogi również nie brakuje. Nawet wysokie osoby nie będą musiały zarzucać nóg na kierownicę w akcie desperacji na niewygodę. Lusterka są ładne, jednak mało praktycznie. Obserwując w nich otoczenie za nami, czujemy niedosyt. Często odwracałem się, by dokładnie zobaczyć co dzieje się za moimi plecami, ponieważ lusterka nie dostarczały wystarczającego obrazu.

Oświetlenie jest niewątpliwym atutem Peugeot'a. Przednie reflektory w wystarczający sposób oświetlają nie tylko jezdnię, ale również pobocze. Świecą równomierną wiązką światła, dlatego jadąc nocą, na asfalcie nie widzimy granicy oświetlenia między lampami. Co więcej światła nie da się wyłączyć, więc o ich zapalaniu nie musimy pamiętać.

Hamulce w Speedfight'cie w wersji z silnikiem chłodzonym powietrzem nie są zbyt dobre. Przód to niezawodna, genialna tarczówka o średnicy 215mm, jednak z tyłu mamy bęben, niestety zbyt mało wydajny o średnicy 110mm, którego konstrukcja powinna już odejść w zapomnienie, zwłaszcza w markowym skuterze. W wersji chłodzonej cieczą, producent zastosował oba hamulce tarczowe. Osoba prowadząca skuter pierwszy raz, może mieć problem z wyczuciem hamulców, bo między przodem a tyłem pod względem skuteczności jest przepaść.



Zawieszenie w skuterze można zaliczyć do jego plusów. Z tyłu zamontowany jest amortyzator firmy Carsa, natomiast z przodu zastosowano zawieszenie upside down z łagami dolnymi wchodzącymi w górne. Zastosowanie takiego rodzaju amortyzacji z przodu, to naprawienie błędów z poprzednich dwóch generacji Speedfight'a, gdzie użyto wahacza wlezonego, który negatywnie wpływał na trakcję skutera. Po puszczeniu kierownicy, jednośląd po prostu ściągało. Podróżując po mieście nie musimy bać się dziur w jezdni. Skuter doskonale radzi sobie z wszelkimi nierównościami spotykanymi na drodze.

Zakręty nawet przy sporych prędkościach można pokonywać bez obaw. Składając się w zakręty, ani razu tylne koło nie straciło przyczepności, co zmniejszyło by zaufanie do tej maszyny.

Jednośląd niewątpliwie ma apetyt. Podczas testów spalanie dochodziło do 4,6l. benzyny na 100km. Średnie spalanie to trochę ponad 4l/100km. 8 litrowy zbiornik pozwala na pokonanie 150-180km. Prędkość maksymalna jaką osiągnęliśmy to 71km/h na prostej i 78km/h z górki. Osiągi mimo dużego spalania są więc co najmniej średnie, a poruszanie się po mieście utrudnia mało dynamiczna jednostka.

Speedfight jest skuterm praktycznym. Posiada duży kufer, w którym zmieścimy pełny kask (z osłoną na szczękę) i parę drobiazgów. Znajdziemy tam również gniazdo zasilania na 12V, by naładować telefon czy zasilić GPS. Brakuje jednak mniejszych schowków na drobiazgi jak dokumenty czy telefon.

Peugeot Speedfight 3 to produkt adresowany do młodzieży. Sportowa sylwetka, która zapowiada porywczy temperament skutera to tylko złudzenie, ponieważ osiągi nie są nadzwyczajne. Obniżenie kosztów produkcji skutera niestety widać. Plastik nie są zbyt dobrej jakości, a na lakierze już po krótkim czasie użytkowania pojawiają się rysy. Cena rzędu 7500zł jest atutem skutera, zwłaszcza, że poprzednie generacje kosztowały ponad 10000zł, Ze względu na prestiż marki jak i dotychczasowe sukcesy w podboju rynku, Speedfight 3 na pewno znajdzie Nabywców.



**DANE TECHNICZNE:**

SILNIK: 1CYL. 2-SUWOWY  
POJEMNOŚĆ SILNIKA - 49,1ccm , 4,07KM  
UKŁAD CHŁODZENIA: POWIETRZE  
PRZENIESIENIE NAPĘDU: AUTOMATYCZNA PRZEKŁADNIA CVT  
ROZRUSZNIK: ELEKTRYCZNY + NOŻNY  
HAMULEC PRZEDNI (O w mm): TARCZOWY 215  
HAMULEC TYLNY (O w mm): BĘBNOWY 110  
OPONA PRZEDNIA: 130/60-13  
OPONA TYLNA: 130/60-13  
ZBIORNIK PALIWA (l): 8  
ZBIORNIK OLEJU (l): 1,2  
WYMIARY L x W x H (mm): 1730 x 700 x 1150  
WAGA (kg): 97