

tekst: Sebastian Szadujkis
zdjęcia: P. C.

MOTOCYKL

Minikabriolet dla mieszczucha

Peugeot Elyseo 50

Ewolucja, jaką przechodzą dziś matę miejskie jednoślady, ma uczynić je bardziej przystępnymi dla przeciętnego odbiorcy. Oczywiście, nadal kosztują tyle, co jedna trzecia samochodu, lecz coraz bardziej się do niego upodabniają.

Początkującej młodzieży trudno przecenić walory ruchliwych skuterów. Jednak poza rozrywką, przyszła pora na antidotum dla każdego, kto dosyć ma korków i ceni swój czas. Idąc za konkurencją, konstruktorzy Peugeota położyli nacisk przy produkcji nowego skutera na poczucie wygody i pewności siebie za Paterami. Tak powstał projekt Elyseo, który w tym roku doczekał się polskiej premiery.

Nowe atuty to przestronne nadwozie z przednią szybą, długa, motocyklowa kierownica i mocne zawieszenie - słowem komfort i bezpieczeństwo dla Kowalskiego. Wcielając się w jego rolę, postanowiłem i ja sprawdzić, czy zamieniłbym wygodny samochód na (podobno) równie wygodny skuter.

Już wstępne oględziny budzą zaufanie i podziw. Rozłożysta sylwetka z charakterną "facjatą", szeroka, wystarczająco długa kanapa dla dwóch osób i dużo, dużo miejsca za sterami - nie pozwalają długo się namyślać. Pozycja kierowcy jest wygodna, odprężona i możliwa w wielu wariantach dzięki długim podestom i siedzeniu. Kluczyk, guzik, kilka wolnych obrotów dla zimnego silnika i jazda. Tu miłe zdziwienie: Elyseo 50 toczy się równie pewnie jak motocykl, przy czym jest od niego znacznie



Zestaw przycisków i wskaźników jest poręczny i czytelny



Jeszcze jedno miejsce na kask albo niewygodną teczkę.

zwrotniejszy i łatwiejszy w manewrowaniu przy małych prędkościach.

Po zatoczeniu kilku łuków spotka nas prawdziwa niespodzianka. Ten skuter, tak jak wszyscy jednośladowcy, uwielbia wręcz zakręty. Stabilność w pochyleniu jest doskonała, a przy każdym złożeniu mój błędnik dopraszał się o więcej. Dobrze wyprofilowane podesty nie dopuszczają do przycierki, a rozłożysta kierownica w pełni kontroluje tor jazdy. W przeciwieństwie do większości małych i średnich skuterów, przyspieszanie lub hamowanie w zakręcie nie zaburza dokuczliwie tej równowagi. Pomaga w tym usztywnione zawieszenie, jakim dysponuje Peugeot, za to gorzej tłumi większe wyboje. Liczne po zimowej nawałnicy dziury, to gruntowny sprawdzian wydolności amortyzatorów, a zarazem bolączka skuterzystów. Tutaj Elyseo nie protestował zbyt, okazując twarde charaktery przedniego upsidedowna i tylnego pojedynczego amortyzatora, który nie dobił ani razu, nawet pod parą jeźdźców. Dla pełnego komfortu, przy takich gabarytach nadwozia, przydałby się jednak nieco większy skok obu elementów tłumiących.

Dla nowego Peugeota przewidziano poczwórną gamę silników. Na razie jednak w Polsce dostępny jest model nie wymagający prawa jazdy, a dzięki łatwości prowadzenia, także praktyki ujeżdżania motocykli. Osiągi tej wersji nie oszołamiają, lecz wystarczą, by wysforować się przed powolne sznury samochodów, a cel podróży zacznie zbliżać się z prędkością 58 km/h. W razie potrzeby hamulce powstrzymają nas na kilku metrach, a na parkingu... Pod kanapą jest miejsce dla dwóch(!) kasków. Skuter może być wyposażony w cztery rodzaje zabezpieczeń przed kradzieżą. Ma typową blokadę kierownicy, immobilizer w kluczyku (nie wystarczy go dorobić), stalowe ucho na dodatkowy łańcuch oraz tylną, integralną blokadę typu boa, znaną tylko Peugeotom. Ta ostatnia dostępna jest, niestety, tylko na zamówienie. Tak czy inaczej, prawdopodobieństwo kolejnej przejażdżki



jest tu wysokie, a warto, bo Elyseo znów służy kolejnymi udogodnieniami. W przekroku, specjalny uchwyt przyjmie nieporęczną teczkę lub plecak, a szeroka przednia osłona wraz z szybą skutecznie ochronią nogi kierowcy przed wiatrem i deszczem. Szerokokątne lusterka na kierownicy nie pominają niczego za plecami. Czytelny kokpit wskaże podstawowe funkcje życiowe maszyny, łącznie z sygnalizacją dźwiękową kierunkowskazów, a dzięki zegarkowi również cenny czas. Warto tu pamiętać o paliwomierzu, w którym cyfra zero nie oznacza, jak w innych przypadkach, jeszcze 2 litry rezerwy a jedynie 0,5 litra. Cały zbiornik pomieści aż 9 dm³, co przy zużyciu 3,51/100 km nie wymaga zbyt częstych odwiedzin na stacjach benzynowych. Po wyczerpaniu zasobów dozownika oleju nie grozi również zatarcie silnika, gdyż automatycznie odcięty zostanie dopływ benzyny. Bezstopniowa przekładnia napędu i cichutki wydech zaopatrzone w katalizator pozwolą rozkoszować się już tylko jazdą.

Na koniec, jak zwykle w przypadku pojazdów komfortowych, niemiła wiadomość. Za Elyseo 50 trzeba dziś zapłacić 10 552 zł, czyli podobnie jak za stowudziestkę innej marki. Za to, aby jeździć tym cackiem, nie potrzebujesz "prawka". No i masz satysfakcję z posiadania najbardziej ekskluzywnej pięćdziesiątki na naszym rynku.

Peugeot jest łagodny w obejściu i wygodny niczym więksi bracia z klasy turystycznej.