



Tak odpowiadałem wkurzonym gościom w samochodach, powoli przeciskając się przez korki. Peugeot Satelis przypomniał mi, że jazda po zatłoczonym mieście nie musi być torturą.

Tekst i zdjęcia Jacek Ociepko

WRZUĆ NA LUZ, STARY

Po ryżu nadszedł czas na zabie udka. Przez ostatnich kilka miesięcy testowaliśmy całe stado skuterów z Dalekiego Wschodu. Teraz trafił nam się rodzynek. Skuter europejski, na dodatek maksiskuter. Choć pochodzi z Francji, choć na przedniej owiewce umieszczono logo kroczącego lwa Peugeota, Satelis jest produktem zjednoczonej Europy. Został bowiem zaprojektowany przy współpracy koncernów Piaggio i Peugeot. Silnik nosi oznaczenie Quasar i napędza stada pędzących po Lazurowym Wybrzeżu Vesp GTV, Piaggio Beverly czy trójkołowych mutantów z muzycznej serii –

Piaggio MP3. Jednostka to „250”, w której głowicy pracują cztery zawory. Gaźnik zastąpiono wtryskiem paliwa, a w wydechu kryje się katalizator. Silnik osiąga moc 22 KM, co jest wynikiem dość typowym dla tej klasy skuterów. Komu to nie wystarcza, powiem – wrzuc na luz, koleś... Ważący 160 kg Satelis potrafi rozpędzić się maksymalnie do 125 km/h. Przekłamujący prędkościomierz wskaże wtedy powyżej 140. O wiele ważniejsze jest jednak, w jaki sposób skuter osiąga takie prędkości.

Spod świateł pełna tycha. Wskazówka obrotomierza błyskawicznie skacze do

granicy 7500 obr/min, Satelis przyspiesza w tempie sportowej fury. Zaraz za skrzyżowaniem na budziku pojawia się mocno nieprzepisowa setka. W tym czasie kierowcy aut zdążyli dopiero wrzucić jedynekę i ruszyć spod świateł. Dynamika Satelisa i jego osiągi bez kompleksów pozwalają płynnie śmigać w miastach i zapuszczać się na autostradowe obwodnice. Dystans przejeżdżany na jednym tankowaniu jest godny uwagi. „250” Satelisa zużywa średnio 3,5 l paliwa na 100 km. Przy pojemności zbiornika paliwa 13,5 l daje to zasięg grubo powyżej 300 km. ▶



▲ **BFS**, czyli bardzo fajny schowek pośrodku kierownicy. Pomieści okulary albo komórkę.

▼ **Niesymetryczna przednia felga** Satelisa.



W parze z osiągnięciami Satelisa idą hamulce. Zdecydowano się na użycie w nich elementów japońskiego Nissina. W ładnej i asymetrycznej przedniej feldzie osadzono jedną tarczę o sporej średnicy 260 mm. Z tyłu klasyka: tarcza o średnicy 226 mm w połączeniu z pływającym zaciskiem. Ja jeździłem podstawową wersją Premium. Kto zdecyduje się na zakup najbogatszej, Executive, w układzie hamulcowym znajdzie systemy ABS i PBS. Satelis hamuje skutecznie, choć wymaga silnej ręki. Przód jest dość precyzyjny. Ze względu na konieczność użycia dużej siły, tylny hamulec będą krytykowały dziewczyny.

Skoro o nich mowa, nie można zapomnieć o jednym drobiazgu: Satelisa wyposażono w dwie podstawki – boczną i centralną. Ponieważ zatankowany i załadowany zakupami skuter waży prawie 200 kg, postawienie go na centralną podstawkę powinno być dla nich zadaniem nie do wykonania. Nic z tych rzeczy! Wystarczy delikatnie nacisnąć na specjalny występ, by Satelis stanął na dwóch łapach. Inni mogą się uczyć od Peugeota.

Kto będzie dojeżdżał Peugeotem do pracy, doceni, że w schowku zmieści się laptop i spore zakupy albo upchnięte ciasno dwa integrale. Bajer, na którego widok szczęśliwi przechodniów na bank uderzą o chodnik, polega na tym, że po mocniejszym przekręceniu kluczyka (za pozycję – włączony zapłon) kanapa pasażera wraz z tylną częścią owiewek uniesie się, odsłaniając dostęp do bagażnika. Tak na wszelki wypadek, by nie robić z siebie głupka i nie jeździć z otwartym siedzeniem, gubiąc po drodze rzeczy, w kokpicie pojawiła się kontrolka otwartego bagażnika. Przypadłością

◀ **Sezanie, otwórz się** – bagażnik pod kanapą. Minus za brak podświetlenia schowka.

Satelisa jest brak podświetlenia schowka, a wadą testowanego egzemplarza – nieprecyzyjnie działający zamek pokrywy. By ją zamknąć, często trzeba było trzasnąć mocno jak kłapą od śmietnika. Do wad trzeba też zaliczyć bardzo miękką i szybko rysującą się szybę.

Na szczęście wady Peugeota nie przesłaniają jego zalet. A wśród tych drugich nie wolno zapomnieć o zawieszaniach. Z przodu pracuje widelec teleskopowy o średnicy goleni 37 mm. Z tyłu zamontowano dwa amortyzatory, z regulacją twardości sprężyny. Zawieszania Peugeota są dosyć twarde i pozwalają jak po sznurku prowadzić skuter. Podczas jazdy w dwie osoby i z pełnym obciążeniem nie było mowy o dobijaniu. Nieco gorzej wygląda sytuacja przy wjechaniu na dziurawe ulice. Skuter nerwowo reaguje na wzdłużne rowki, takie jak łączenie dwóch rodzajów asfaltów. Satelisa zbudowano w tej części Europy, gdzie nawierzchnie są o wiele lepsze.

Kolesie w Peugeocie mają łeb na karku i dobrze wiedzą, że dobry skuter to taki, w którym jest sporo łatwo dostępnych schowków. Pierwszy z nich mamy w nietypowym miejscu, bo na środku kierownicy. Zamyka go srebrna kłapka i zmieszczą się w nim okulary lub portfel. Naprzeciw lewego kolana znalazł miejsce potężny schowek zamykany na kluczyk. Jest on tak ogromny, że komórka ginie w jego otchłani jak kamień wrzucony do studni. O wiele sensowniej będzie zapakować tam płaszcz przeciwdeszczowy lub rękawice. Trzeci ze schowków wygospodarowano w przedniej części kanapy. Sądząc po rozmiarach, zmieści się w nim paczka fajek oraz zapalniczka. I chyba nic więcej. Minus

▼ **Quasar to silnik napędzający między innymi włoskie skutery Vespa i Piaggio.**





◀ Wygodna kanapa, sporo miejsca dla jeźdźcy i pasażera, znakomite wykonanie – oto najkrótszy opis Peugeota Satelisa.

pozycji. Światłem mijania jest prawy reflektor, długimi zaś lewy. Fajnym bajerem jest układ wyłączający światła mijania i długie w kilka sekund po zgaszeniu silnika. Dzięki temu akumulator nie dostaje ostro w kość, a czas do zapadnięcia ciemności pozwala spokojnie podejść do bramy garażu i ją otworzyć. Rozwiązanie mile i sensowne.

Jeżdżenie w południowoeuropejskim stylu na pewno ułatwiają ogromne lusterka, które zamocowano na długachnych wysięgnikach. Wreszcie ktoś pomyślał, że oprócz fajnego wyglądu ważna jest też funkcjonalność.

Peugeot nie cieszy się tak dużą popularnością na polskim rynku, jak Suzuki Burgman czy Yamaha Tmax. Dlaczego? Po boomie na skutery z supermarketów powoli dorastamy do jeżdżenia tymi o większych pojemnościach silnika. Być może wielu ludziom francuski koncern kojarzy się wyłącznie z samochodami. Sprawcą zamieszania może być też wyższa w porównaniu z konkurencją cena tego maksi-skutera. Satelis kosztuje 20 000 złotych, co jest kwotą o dobre 1500 zł wyższą od na przykład bike'a Yamahy. Ale wyluzuj, stary, ciesz się z jazdą. ■

jest taki, że nie jest on ani zamykany, ani też wodoszczelny.

Peugeot Satelis jest duży, wygodny, ma agresywną, nowoczesną stylistykę. Kto lubi krągłości, będzie zawiedziony. Natomiast wyznawcy nowoczesnego, kanciastego designu, czyli czegoś, co od paru lat stara się lansować KTM, będą zachwyceni. Jakość wykonania stoi na wysokim poziomie. Wszystkie plastiki dokładnie spasowano, więc nie trzeszczą podczas jazdy. Kokpit przypomina ten z samochodu. Duże, okrąg-

łe zegary osadzono w chromowanych ramach, pomiędzy nimi znajduje się centrum dowodzenia – ciekłokrystaliczny wyświetlacz, pokazujący informacje o przebiegach, temperaturze cieczy czy poziomie paliwa. Ogromne kontrolki kłują po oczach kolorami, choć w jasnym słońcu są słabo widoczne. Reflektory schowano pod dużymi, przezroczystymi kloszami. Komu wydaje się, że soczewkowe reflektory to światła mijania, jest w błędzie. W Satelisie, nie wiedzieć czemu, efektowne soczewki pełnią funkcję



◀ Nissin rulez. We francuskim Peugeotie zdecydowano się na japońskie heble.

▲ Zegary pierwsza klasa – duże, czytelne i ładne.

dane techniczne

Silnik

Chłodzony cieczą, jednocylindrowy, czterosurowy, cztery zawory na cylinder, rozrząd SOHC, smarowanie z mokrą miską olejową, wtrysk paliwa, katalizator, rozrusznik elektryczny, bezstopniowa przekładnia CVT.

Srednica cylindra x skok tłoka 72 x 60 mm
Pojemność skokowa 244,3 cm³
Moc maksymalna 22 KM (16,5 kW) przy 8250 obr/min
Maksymalny moment obrotowy 21 Nm przy 6750 obr/min

Podwozie

Rama z rur stalowych, z przodu widelec teleskopowy, srednica goleni 37 mm, z tyłu dwa amortyzatory Paioli, regulacja napiecia wstepnego sprężyny, z przodu jedna tarcza hamulcowa, śr. 260 mm, pływający zacisk, z tyłu jedna tarcza hamulcowa, śr. 226 mm.

Opony 120/70-14; 140/60-13

Wymiary i masy

Długość 2152 mm
Szerokość 765 mm
Wysokość 1425 mm
Rozstaw osi 1500 mm
Wysokość siodła 784 mm
Masa własna 160 kg

Pojemność zbiornika paliwa 13,5 l

Cena 20 000 zł

WYPOSAŻENIE

Schówek na kask ●
Schówek na drobiazgi ●
Bagażnik ○
Topcase ○
Szyba ●
Blokada kierownicy ●
Zegarek ●
Licznik przebiegu dziennego ●
Podstawka centralna/boczna ● / ●
○ brak ● jest