

## Raport z jazdy: Peugeot Elystar 50



**Elystar – temu mającemu gwiazdę w nazwie skuterowi przypadło niełatwe zadanie: utrzymać renomę Peugeota Elyseo. Konstrukcja Elystara zdaje się potwierdzać słuszność wyboru nazwy. Do naszego testu trafiła „gwiazdka” w wersji z wbitym w dowód rejestracyjny oznaczeniem „motorower”.**

Tekst Piotr Ganczarski, zdjęcia Jacek Hanusz



**Dynamiczne śmiganie po mieście to żywioł Elystara. Jednak bez bólu da radę również na dłuższej wycieczce w nieznaną.**

**P**onieważ Peugeot Elyseo jest w sprzedaży od 1998 r., przyszła kolej na jego następcę. Konstruuując Elystara, Francuzi wzięli z poprzednika to, co miał najlepsze, i wprowadzili poprawki nie tylko stylistyczne. W porównaniu z dosyć ekstrawagancką stylistyką Elyseo, zmiany w wyglądzie Elystara nie są rewolucyjne, ale zauważalne. Najwięcej uwagi poświęcono mordce – teraz zamiast płaskiej lampy na przedniej owiewce mamy zespół świateł w kształcie rozłożystej litery V, co dodało maszynie przyjaznego i nieco zawadiackiego wyglądu. Zintegrowane z owiewkami przednie i tylne kierunkowskazy sprawiają, że linie nadwozia są czyste, a całość sprawia wrażenie konstrukcji przemyślanej i oryginalnej.

Elystar kontynuuje zapoczątkowaną przez Elyseo nową skuterową stylistykę: zamiast długo i nisko, jest raczej wysoko i zwarcie. Umieszczona na wysokości 825 mm kanapa potwierdza to, co widać na pierwszy rzut oka. Skoro mowa o siedzi-

# FRANCUZ ZA DYCHĘ



sku, to lubi ono dostać solidnego klapsa – inaczej umieszczony pod nim schowek nie zamknie się. Ma to swoje dobre strony, o których na bank pamięta każdy, komu zdarzyło się kiedyś niechcący zatrzaskać kluczyki w schowku.

Lusterka przytwierdzone do owiewek to fajny bajer nie tylko stylistyczny. Widoczność w nich jest bardzo dobra, ale tylko gdy asfalt jest równy jak stół. Czyli na polskich drogach prawie nigdy. Najczęściej widać tylko rozmazany obraz. W zegarach nawiązano do samochodowych desek rozdzielczych Peugeota: białe cyferblaty to dobre posunięcie. Do dyspozycji, oprócz prędkościomierza i kontrolki, mamy ciekłokrystaliczny wyświetlacz, który pokazuje przebieg całkowity, dzienny oraz godzinę. Całość jest przejrzysta i tylko kontrolki mogłyby w słoneczne dni bardziej dawać po oczach.

Wysoko umieszczona, wygodna kierownica pozwala omijać samochody w korkach bez spotkań dłoni z ich lusterkami. Szyba dobrze chroni przed wiatrem i ładnie komponuje się z nadwoziem, jednak w miejscu mocowania wybrzękuje wibracje silnika. W miarę upływu czasu i nawijanych kilometrów stawały się one coraz głośniejsze, co dowodzi, że luzowały się śruby mocujące. Ta duperela irytuje. A szkoda, bo trochę to psuje przyjemność z miękkiej jazdy, jaką dają świetne działające zawieszania.

Kto wcześniej miał okazję dosiadać pięćdziesiątek Peugeota, będzie wiedział, czego można się spodziewać po Elystarze,

kto jej nie miał – niech wcześniej rozgrzeje mięśnie twarzy. Szeroki uśmiech z pewnością zagości bowiem na facjacie już w chwilę po ruszeniu, kiedy to wskazówka prędkościomierza przekroczy siedemdziesiątkę i będzie pięła się dalej. Nawet podróż w dwie osoby pozwala lecieć z sześćdziesiątką na białce. Oczywiście takie prędkości są osiągnięte tylko po odciążeniu maszynki.

Dobre przyspieszenia są okupione jednak nie najniższym spalaniem. Około 5 litrów na setkę nie należy wprowadzić do szczytów w tej klasie, ale konkurencja potrafi spalać tyle samo, dając w zamian dużo mniej. Hamulce z dwutłoczkowymi zaciskami i przewodami w stalowym oplocie również dają radę. 12-calowe felgi obute w opony Hutchinson Funzy o rozmiarach 120 z przodu i 130 z tyłu. Mimo że nazwa budziła niepewność, guma dała się poznać z dobrej strony. Nawet na mokrych nawierzchniach i podczas ostrych hamowań nie dawały powodów do mocniejszego ściskania kierownicy.

Wśród zalet, oprócz podwozia i napędu, należy wymienić dużą uniwersalność Elystara. Pojemny schowek pod kanapą, mieszczący kask integralny i jeszcze masę kłopotów, drugi, zamykany na kluczyk schowek pod kierownicą na drobiazgi oraz haczyk na siatkę z zakupami to całkiem bogate wyposażenie, które sprawia, że Elystar w całości dowiezie do domu codzienne sprawunki.

Jazda po mieście nawet z roslym skuterowcem za sterami może być na- ▶



▲ Schowek pod kanapą to bagażnik z prawdziwego zdarzenia. Zmieścą się tu i kask integralny, i zakupy.

▼ Widok tak pogodnej mordki od razu poprawia humor.



## dane techniczne

### ■ Silnik

1-cylindrowy, 2-suwowy, chłodzony powietrzem.  
 Pojemność skokowa 49,1 cm<sup>3</sup>  
 Moc maks. 4,5 KM  
 Zasilanie gaźnik  
 Zapłon CDI  
 Smarowanie z dozownikiem oleju

### ■ Podwozie

Rama stalowa  
 Zawieszenie p/t widelec teleskopowy/  
 /pojedynczy amortyzator  
 Hamulce p/t tarcza o śr. 226 mm/  
 /tarcza o śr. 180 mm,  
 zaciski dwutłoczkowe  
 Opony p/t 120-70-12/130-70-12

### ■ Wymiary i masy

Dł./szer./wys. 1900/720/1360 mm  
 Masa 95 kg  
 Pojemność zbiornika paliwa 9 l

### ■ Cena

9999 zł

### ■ Wyposażenie

Schowek na kask ●  
 Schowek na drobiazgi ●  
 Bagażnik ○  
 Topcase ○  
 Szyba ○  
 Błokada kierownicy ●  
 Zegarek ●  
 Licznik przebiegu dziennego ●  
 Podstawka centralna/boczna ● / ○

○ – brak, ● – jest

prawdę dynamiczną, a dzięki gabarytom maszyny również osoby o wzroście 190 cm będą miały pod dostatkiem miejsca. Wyraźnie dzielona kanapa jest wygodna i nawet dwie osoby bez problemu się na niej rozsiądą. Miejsce między siedzeniem a sterami sprawia, że kolana nie sterczą na boki. Gabaryty Elystara nie dziwią, jeśli wziąć pod uwagę fakt, że lwiątko występuje również w wersjach 125 oraz 150 cm<sup>3</sup> pojemności silnika, jednak brak bocznej podstawki może zadziwić. Nie wszędzie przecież można w bezpieczny sposób zaparkować maszynę na centralce. Na szczęście stawianie ważącej niespełna 100 kg maszynki na dobrze wyważonych nóżkach to bułka z masłem nawet dla nastolatków i dziewczyn. Rollera wykonano z dbałością o szczegóły. Trzeszczenie plastików na łączeniach, jak również wady w powłoce lakieru są mu obce.

Gdy odpoczywałem na parkingu, podszedł do mnie około 12-letni chłopiec. Spytał: „Czy to jest skuter?”. „Tak”. „Ale

fajny! A ile kosztuje?”. „10 tysięcy”. Na twarzy młodziana pojawił się uśmiech pełen niedowierzania, po czym padła odpowiedź „Nie wierzę...”.

Fakt – 9999 zł to niemała suma jak za motorower, jednak nie jest to cena bez pokrycia. Elystar 50 to z pewnością skuter z górnej półki, uniwersalny i potrafiący dać kuksańca większości maszyn w swej klasie. ■



▲ Schowek pod kierownicą i jego zamknięcie nie są zbyt poręczne.

◀ Duża tarcza, dwa tłoczki i stalowy oplot – jest czym hamować.