

Raport z jazdy: Peugeot TKR

# SPOSOB NA MIASTO



▲ Zegary są czytelne. W zestawie brakuje zegarka. Kontrolki ledwie widać w słońcu.



▲ Schowek pod kanapą jest – jak na tak mały pojazd – zadziwiająco pojemny.



**T**KR jest w prostej linii potomkiem leciwego już Peugeota Squaba i późniejszego Trekkera. Od poprzedników różni się właściwie tylko nadwoziem, bo nawet w zegarach zmieniła się jedynie kolorystyka cyferblatów.

TKR jest maszynką wyraźnie inną od większości dzisiejszych skuterów. Jego szerokie, udające terenowe opony założono na 10-calowe felgi. A duże jak na skuter skoki zawiesznień i prześwit pozwalają spodziewać się, iż jest to maszyna potrafiąca pokazać pazurki w terenie. W praktyce okazuje się jednak, że zawieszzenia wcale


nie chcą tak łatwo wybierać nierówności, a bieżniki opon nie pozwalają poszaleć poza asfaltami. Za to na polu walki pt. dziurawe asfalty polskich miast sprawuje się bezbłędnie.

Mimo niewielkich gabarytów, TKR pozwala wygodnie się rozsiąść nawet tym, których wzrost przekracza średnią krajową. Choć dość wąska kierownica sprawia, że na zakrętach łokcie spotykają się z udami, jednak na tym rollerze można całkiem wygodnie podbijać miejską dżunglę. Inna sprawa, że ochrona przed deszczem i wiatrem jest w TKR-ze prawie zerowa, ale

w tym sprzeczku tak właśnie przecież ma być. Jeśli chodzi o wygląd, to trzeba przyznać, że po zastąpieniu „kaczego dziobka” błotnikiem przykręcanym do widelca Peugeotik nabrał zadziornego wyglądu. Nawet kolor lazuru nie odbiera mu zaciętości sportowca. TKR-a wyposażono w nakładki z czarnego tworzywa, zamontowane w miejscach, które jako pierwsze mogą mieć kontakt z podłożem w razie gleby, a przy okazji, nie psując wyglądu, dodają charakteru i oryginalności.

Przednia lampa wraz z owiewką wyglądają nadal świeżo, a całość konstrukcji jest





**Peugeot TKR na bank spodoba się tym, którzy chcą zawojować miejską dżunglę (a kto tego nie chce...).**

**Postanowiliśmy sprawdzić, jak ten mały skuter radzi sobie w gęstym ruchu dużych miast.**

Tekst Piotr Ganczarski  
Zdjęcia Jacek Hanusz

zgrabna i – jak przystało na tę markę – dobrze wykonana. Za niedziałający wskaźnik poziomu paliwa oraz cieknący lewy uszczelniacz przedniego zawieszenia należy się żółta kartka.

Najlepsze, czym ten sprzęcik dysponuje, kryje się pod plastikami, a jest nim serce. Mamy tu do czynienia niby z najwykleszą dwusuwową, chłodzoną powietrzem pięćdziesiątką. Jednak

po odkręceniu rączki gazu budzi się w niej zwierzak. Po ruszeniu spod świateł, 60 na budziku pokazuje się tuż za skrzyżowaniem. Później wskazówka nie przestaje piąć się w górę i przy sprzyjających warunkach potrafi zatrzymać się dopiero na końcu wyskalowanego do 80 km/h zegara.

Spalanie w mieście na poziomie 4,5-5 l/100 km to standard wśród dwusuwow-

2008/9



TOOLS **NEO**  
INNOVATE NOW



Limitowana seria narzędzi ręcznych NEO polecanych przez Telewizję TVN Turbo.

Najczęściej wykorzystywane narzędzia w programach "Mechanik" i "Tool Box".

Zaufaj bez obaw

[www.neo-tools.com](http://www.neo-tools.com)

☎ 022 573 04 55 - informacja o regionalnych punktach sprzedaży





▲ Ta mała tarcza nie ma lekko. Aby wyhamować ten pocisk, musi wytrzymywać mocne ugryzienia zacisku.

### dane techniczne

#### ■ Silnik

Jednocylindrowy, dwusuwowy, chłodzony powietrzem.  
 Pojemność skokowa 49,13 cm<sup>3</sup>  
 Moc maks. 4,2 KM przy 7100 obr/min  
 Zasilanie gaźnik  
 Zapłon CDI  
 Smarowanie z dozownikiem oleju

#### ■ Podwozie

Rama stalowa  
 Zawieszenie przód widelec upside-down  
 Zawieszenie tył pojedynczy amortyzator  
 Hamulce p/t tarcza/bęben  
 Opony p/t 120/90-10 / 130/90-10

#### ■ Wymiary i masy

Dł./szer./wys. 1760/670/1105 mm  
 Masa 88 kg  
 Pojemność zbiornika paliwa 6 l

#### ■ Cena

6999 zł

#### ■ Wyposażenie

Schówek na kask |  
 Schówek na drobiazgi m  
 Bagażnik m  
 Topcase m  
 Szyba m  
 Błokada kierownicy |  
 Zegarek m  
 Podstawka centralna/boczna l/m

m – brak, | – jest

wych pięćdziesiątek. Niejeden samochodziarz miał nietęgą minę, gdy to maleństwo wyprzedzało go z impetem, radośnie podskakując na nierównościach. Oczywiście mowa tu o wersji oddławionej. Do pełni szczęścia brakuje tylko skuteczniejszych hamulców, które zatrzymałyby ten pocisk małego kalibru. Przy takich osiągnięciach mała przednia tarcza z dwutloczkowym zaciskiem i tylny bębenek to trochę za mało.

Zawieszenia, mimo że wyglądają na miękkie, nie czynią z tej maszyny pontonu na kołach. Wręcz przeciwnie! Wygląd TKR-a sprawia, że podświadomie oczekujemy miękkiego podwozia, a tu nic z tych rzeczy. Francuski roller dobrze się

prowadzi i tylko nie najlepsza przyczepność seryjnych opon nieco hamuje zapędy do pokonywania winkli w większych złożeniach. Mimo iż TKR nie należy do wyrośniętych maluchów, pod jego miękką i wygodną kanapą mamy całkiem sporo miejsca – nawet duży integral nie wypełnia przestrzeni w całości.

Jazda z pasażerem nie jest wyzwaniem, które przerażałoby TKR-a. Silniczek dzielnie ciągnie obciążonego nawet dwiema osobami rollera, a jedyne skargi, jakie usłyszałem ze strony pasażera, dotyczyły krótkiej kanapy. Powodowała ona, że część jego ciężaru spoczywała na metalowym uchwycie.

Mocny, dynamiczny silnik, grube opony z półterenowym bieżnikiem, wysoki prześwit i niewielkie gabaryty to cechy, które sprawiają, że TKR-a można uznać za idealnego kompana do pokonywania wszelkich przeciwności, jakie mogą przytrafić się w miejskiej dżungli. Wszystkie dziury, torowiska, koleiny i krawężniki przestają być przeszkodami, stając się raczej placem zabaw.

W internecie można znaleźć miejsca, gdzie entuzjaści tej rodziny maszynek wymieniają się wiedzą i informacjami, np. [www.tkr.dbv.pl](http://www.tkr.dbv.pl)



▲ Wystarczył niewielki lifting, aby TKR wciąż wyglądał jak nowoczesna maszyna. Zadziorny pyszczek zaprasza do zabawy.