

tekst: Jacek Gradomski
zdjęcia: Łukasz Świderek

MOTOCYKL

RADOŚĆ OD DRUGIEGO SPOJRZENIA

Peugeot Elyseo 150

Czasami zdarza się, że po pierwszym spotkaniu z pojazdem odczucia bywają negatywne. Po bliższym poznaniu okazuje się, że skuter spełnia oczekiwania. Tak właśnie było w przypadku Peugeota Elyseo 150.



Głównym powodem owych negatywnych odczuć był wygląd Elyseo. Pracownik, który mi go przyprowadził, widocznie musiał być mocno zapracowany i nie miał czasu go przygotować, bo skuter wyglądał jakby ukończył właśnie Rajd Safari, i to w porze deszczowej. Poza siedzeniem i uchwytami kierownicy, błoto było wszędzie. Wsiadłem na tę kupkę nieszczęścia z lekkim niesmakiem i wcisnąłem przycisk rozrusznika. Motorek zapalił z metalicznym szczękiem i po chwili zgasł. Ponowiłem próbę i delikatnie przytrzymałem go na wyższych obrotach.



Zwawy silnik i dobre zawieszenie pozwalają skakać przez „śpiących policjantów” skuterem o masie blisko 150 kg. Ciężki tył ułatwia bezpieczne

To jest na niego metoda! Po chwili chłodzony cieczą czterosuw złapał trochę temperatury i można było jechać.

Udałem się prosto do garażu, m. in. po to, by poznać kolor nadwozia i wstępnie przejrzeć mechanizmy, bowiem nie wszystko działało jak należy. Z kwadransa na kwadrans spod brudu zaczął wyłaniać się bardzo ładny, czarny skuter. Łatwe w obsłudze i niesprawiające kłopotów urządzenia sterujące rozmieszczono w nim w sposób typowy dla nowoczesnych skuterów. Wszystkie przełączniki wykonano bardzo estetycznie, są nawet światła awaryjne. Brak jednak wyłącznika bezpieczeństwa przy rolgazie. Z elementów wykończeniowych przydałyby się zaślepki na śruby mocujące obudowy. „Mój” skuter wyposażono w największy z dostępnych silnik o pojemności skokowej 150 cm³. Występują również wersje 125 i 50 cm³. Pięćdziesiątka zewnętrznie różni się od pozostałych w zasadzie jedynie tłumikiem. Duże Elysea mają wyciszacz o rozmiarach godnych „dorosłego” motocykla. Dźwięk, jaki się z niego wydobywa, jest również „dorosły” i miły dla ucha. Jeśli chodzi o przestrzeń bagażową, to Peugeot oferuje z przodu jeden zamykany kluczykiem schowek, w którym zmieszczą się dokumenty, komórka i rękawiczki, oraz drugi, pod kanapą, będący pojemnikiem na kask i drobiazgi. Pod kierownicą jest uchwyt na torbę. Zastrzeżenia natomiast budzą zawiasy obydwu pojemników. Są tak wiotkie, że pokrywka oraz kanapa chwieją się na boki po ich otwarciu.

Po oględzinach, sprawdzeniu i dokręceniu śrub oraz nakrętek wyruszyłem w miasto. Nareszcie pozytywne odczucia! Mimo matej mocy, tylko 13,6 KM, Peugeot jest zadziwiająco żwawy. Początkowo zdawało mi się, że to jedynie subiektywne wrażenie, ale gdy bez problemów utrzymałem się za jadącym przede mną policjantem na „250”, uwierzyłem w niego. Oczywiście w możliwości skutera, a nie w policjanta. Zaslugą dobrych przyspieszeń jest zarówno przyjazna

ładowanie.



Fabrycznie montowany stalowy boa pozwala skutecznie przytwierdzić pojazd na przykład do latarni.



Bardzo czytelne i estetyczne zegary podają wszystkie potrzebne informacje. Jest nawet zegarek.



Pod kanapą znajdziemy wlew paliwa, wlew oleju oraz bagażnik na kask i drobiazgi.

zewnątrzna charakterystyka silnika, jak również dobrze dobrana automatyka pojazdu. Ruszając spod światła, człek nie musi obawiać się katamaranów pętających się wokół niego, jest się zazwyczaj pierwszym. Zawieszenie pracuje dobrze, wszelkie dziury i koleiny pokonuje bardzo sprawnie, wręcz komfortowo jak na skuter miejski na małych kołach o średnicy zaledwie 12 cali. Zawieszenie tylne ma czterostopniową regulację twardości, pozwalającą ustawić je według swoich wymagań. Pozycja za kierownicą jest bardzo wygodna, dużo miejsca przed nogami skuterzysty pozwala przyjąć typowo chopperową pozycję. Owa pozycja bardzo przydaje się, gdy występuje potrzeba ostrego hamowania. Można się dobrze zaprzeć o podesty, a hamulce Elyseo ma naprawdę bardzo dobre. Cóż, dwie tarcze hamulcowe, po jednej na oś, muszą dać pozytywne efekty. Również pasażer nie może narzekać. Miejsca na kanapie jest dosyć, zaś pod nogami ma na podestach specjalne garby pomagające zaprzeć się podczas hamowania. Jednak po zatrzymaniu się, kierowcy o wzroście poniżej 160 cm będą narzekać na wysokość siedzenia. Wystąpią problemy z sięgnięciem nogami do ziemi, gdyż siedzenie umieszczono 820 mm od podłoża. Ja mam 174 cm, więc nie narzekałem, zresztą wysoka pozycja na skuterze bardzo mi odpowiadała. Po prostu widziałem nad dachami osobówek rozwój sytuacji na drodze. W ruchu miejskim skuter sprawdził się na szóstkę - jest zwrotny, szybki i wygodny. Ciekawe, czy nadaje się na wypadki podmiejskie? Jak najbardziej! Prędkość maksymalna 115 km/h, jaką udało się osiągnąć, pozwala bezstresowo podróżować setką, a układ chłodzenia ciecżą dba o bilans ciepłny silnika. Chwalone wcześniej w ruchu miejskim dobre zawieszenie sprawdziło się również na wszechobecnych koleinach, pokonując je dziarsko, bez zbędnych sensacji. Komfort podróżowania podnosi seryjnie montowana szyba. Dzięki temu, że nie jest ona wysokim wiatrołapem, kierowca nie



Komfort i uroda skutera turystycznego, gabaryty zaś jeszcze miejskiego, tyle że z górnej półki.

narzeka na turbulencje i hałas w kasku. Jedynie duża powierzchnia boczna pojazdu powoduje jego wrażliwość na boczny wiatr. Skuter okazał się bardzo ekonomiczny. Podczas testu spalił średnio 3,8 l/100 km, co przy zbiorniku paliwa o pojemności 8,5 l pozwala przejechać bez tankowania około 220 kilometrów. Zostawiając go na ulicy, właściciel może być spokojny. Oprócz seryjnie montowanego immobilisera, jest jeszcze fabryczne zabezpieczenie w postaci stalowego boa, którym można przytwierdzić skuter np. do latarni. Drobiazg, a cieszy. Reasumując, Elyseo 150 bardzo mi przypadł do gustu. Niskie spalanie, duży komfort oraz dobre osiągi zatarły nieprzyjemne pierwsze wrażenie i zamieniły je w radość jeżdżenia.

dane

Silnik i przeniesienie mocy

Jednocylindrowy czterosuw, chłodzony cieczą, rozrząd OHC, 2 zawory, pój. skokowa 150 cm³, średnica cylindra x skok tłoka 57,0 x 59,0 mm, moc maks. 10,0 kW (13,6 KM) przy 8500 obr./min, maks. moment obrotowy 12,6 Nm przy 6500 obr./min. Rozrusznik elektryczny sprzęgło odśrodkowe, bezstopniowa automatyczna przekładnia pasowa.

Podwozie

Rama z rur stalowych. Zawieszenie: przód - widelec teleskopowy o skoku 100 mm, tył - dwa elementy resorująco-tłumiące o skoku 90 mm. Oba hamulce tarczowe. Ogumienie: przód -120/70-12, tył-130/70-12.

Wymiary i masa

Rozstaw osi 1495 mm

Wysokość siodła 820 mm

Zbiornik paliwa 8,5 l

Masa z paliwem 149 kg

Osiągi

Prędkość maks. 110 km/h (w teście 115 km/h)

Testowe zużycie paliwa 3,4-4,2 l/100 km

Importer

Scooter sp. z o.o.

41-935 Bytom

ul. Strzelców Bytomskich 364

tel. 032/289 53 89, 032/286 67 24