

LEW PO SECZUAŃSKU

Co zrobić, żeby skuter był tani? Wyprodukować go w Chinach. A co z jakością? Da się ją skontrolować.

Tekst Jacek Ociepko
Zdjęcia Jacek Hanusz

Gdyby Louis de Funès wiedział, że francuski Peugeot produkuje skutery w Chinach, zapewne przewróciłby się z grobie. Ale dzisiaj wszystko jest możliwe, a cena czyni cuda. Francuzi dogadali się z fabryką w Chinach i właśnie tam powstaje najnowszy miejski skuterek Kisbee. Produkcję kontrolują Europejczycy, więc z jakością nie powinno być problemów, ale...

Nieważne, czy po nocy spędzonej w ciepłym garażu, czy stojąc pod chmurką, silnik zapala tak sobie. Trzeba lekko przytrzymać gaz, dać mu szansę popracować przez kilka sekund. Potem silnik pokazuje swoje lepsze oblicze: zapala błyskawicznie, bez problemów utrzymuje obroty i jest dynamiczny. Dlaczego tak się

dzieje? Na to pytanie nie ma sensownej odpowiedzi.

Mimo sporej jak na „50” mocy (3,7 KM), sprint spod świateł nie jest tym, co Kisbee lubi najbardziej. Rusza powoli, tym bardziej z pasażerem. Potem jednak wskazówka prędkościomierza szybko dociera do 50 km/h. Na prostej odblokowany bzyk potrafi pojechać nawet 75 km/h (zmierzone GPS-em), co jest wynikiem naprawdę znakomitym. Wreszcie więc można jeździć małym czterosuwem bez obawy, że jakiś nadambitny zepchnie cię samochodem z drogi.

W parze z osiągamy idą hamulce. Jasne, że nie ma co spodziewać się po nich opóźnień w stylu sportowego Speedfighta, jednak przedni



▲ Kokpit ma urodę budzika. Chyba najbardziej brakuje zwykłego zegarka.



▲ Silnik po nocy zapala niechętnie. Ale jeśli już zagada, nie ma się do czego przyczepić.



▲ Wszystko, co wystaje, może się oderwać, więc kierunki wkomponowano w lampę.



hebel z tarczą o średnicy 170 mm powinien być trochę skuteczniejszy. Niemniej trzeba dodać, że generalnie radzi sobie z ważącym 85 kg skuterem. Tylny bęben to standard w tej klasie – przeciętne mówimy o sprężeniu za niecałe 5000 zł.

Na jednym tankowaniu Kisbee potrafi przejechać niemal 200 km, tykając średnio 3 l/100 km. Wynik nie jest wprawdzie rekordowy, ale jak najbardziej akceptowalny. Kisbee nie ma wtrysku paliwa czy skomplikowanej elektroniki. Mieszankę przygotowuje zwykły gaźnik. Przejechanie 1 kilometra kosztuje więc 16 groszy. Przeglądy czterosuwowego silnika wymagają odwiedzin serwisu co 9000 km i kosztują ok. 120 zł. Dwusuw są tańsze w utrzymaniu – to prawda, ale różnica nie jest wcale taka duża.

Kisbee nie daje powodów do narzekania na brak miejsca, no, chyba że jest się pasażerem. Z drobniejszych spraw wymieńmy to, że kluczyk nie wbija się w kolano, bo – gdy jest w stacyjce – można złożyć jego główkę. Kanapa jest duża, wygodna, choć twarda. W schowku pod nią zmieści się nawet kask integralny.

Fajny wygląd, mocno niechińskie wykonanie i zaskakująco dużo miejsca za kierownicą powodują, że lew po seczuańsku smakuje znakomicie. ■



▲ I kto powiedział, że się nie da? W schowku bez problemu zmieści się jet lub integral.

◀ Skuter jest króciutki (ma tylko 184 cm długości), dla pasażera pozostało więc niewiele miejsca.



▲ Było by było jak najtaniej, czyli małe bębny w tylnym kole. Skuteczność? Taka sobie.



12-calowe kółka i słabo tłumione zawiesy to dobry zestaw, ale tylko na równy asfalt.

dane techniczne

Peugeot Kisbee

SILNIK

Budowa: 1-cylindrowy, 4-suwowy, chłodzony powietrzem, przekładnia CVT, rozrusznik elektryczny/kopniak.

Pojemność skokowa 49,1 cm³

Moc maksymalna 3,7 KM

Zasilanie gaźnik

PODWOZIE

Rama z rur stalowych

Zawieszenia: przód – widelec teleskopowy, tył – jednostronny wahacz.

Hamulce: przód – tarcza, śr. 170 mm, tył – bęben, śr. 110 mm.

Opony p/t 110/70-12 / 110/70-12

WYMIARY I MASY

Długość./szer./wys. 1840/630/1160 mm

Masa 85 kg

Pojemność zbiornika paliwa 6,8 l

CENA

od 4990 zł

WYPOSAŻENIE

Schówek na kask ●

Schówek na drobiazgi ○

Bagażnik ○

Topcase ○

Szyba ○

Blokada kierownicy ●

Podstawa centralna/boczna ●/○

○ – brak; ● – jest