

ROGATY TYP

Najnowszy skuter Peugeota, Elyseo, to dziwna konstrukcja. Rozmiarami i wyposażeniem nie ustępuje dużym skuterom typu "businessman express", których silniki mają 125, 250, a nawet 400 cm³. Jest jednak napędzany matą jednostką dwu suwową o pojemności zaledwie 50 cm³. Aby zmniejszyć koszty produkcji, często przygotowuje się różne wersje silnikowe tego samego modelu. Tak też stało się z Elyseo. W Europie można go nabyć także z silnikiem o pojemności 125 cm, ale w Polsce taka odmiana - ze względu na cenę i przepisy drogowe - nie ma, niestety, szans.

Peugeot Elyseo 50 to wygodny miejski pojazd dla dwóch (lub dwojga) pasażerów. Wygodna kanapa, wygodne podparcia dla nóg, doskonała stateczność, nawet przy pełnym obciążeniu. To plusy, jedyną wadą - moim zdaniem - są kota niewielkiej szerokości. Wąskie opony doskonale sprawdzają się na dobrych nawierzchniach asfaltowych, natomiast z dziurami i przejazdami tramwajowymi zawieszenie Elyseo nie daje sobie rady. Łatwo wtedy o wywrotkę lub uszkodzenie felgi.

Dwusuwowy silniczek o mocy 6, 2 KM wystarcza do spokojnej jazdy z prędkością do 45 km/h. Zapewne udałoby się szybciej, ale przestrzeganie przepisów to rzecz święta... Jazda na zakrętach? Bez zastrzeżeń, Elyseo na łukach jest stateczny i daje się zadziwiająco mocno przechylać na boki. Jedna uwaga: przed pierwszą uliczną "robinsonadą" warto się przyzwyczaić do "rogatej", mocno rozchylonej na boki kierownicy. Trzeba pochwalić skuteczny przedni hamulec i zganić znacznie słabszy - tylny.



Elyseo ma wyjątkowo pojemny bagażnik, w jego celuściach mieszczą się np. dwa pełnowymiarowe kaski. Drobne przedmioty, np. rękawiczki czy telefon komórkowy, można schować w podręcznym schowku pod kierownicą. Tam też znajduje się składany wieszak na torbę, aktówkę albo siatkę z zakupami.

Wyposażenie? Dźwiękowy sygnalizator włączonych kierunkowskazów i doskonale dużych rozmiarów światła to obecnie standard w lepszych skuterach. Elyseo jest ponadto wyposażony w przyciemnianą szybę - owiewkę, czytelny zegar cyfrowy z wyświetlaczem ciekłokrystalicznym, zamontowany na desce rozdzielczej i - nie spotykany w tej klasie jednośladów - immobilizer. Nie łatwo go więc ukraść! A w strefie klimatycznej, gdzie bez śladu znikają nawet 40-tonowe ciężarówki, warto to docenić.

Przepisy ruchu drogowego są nieubłagane i wszyscy, którzy chcieliby w Polsce przejechać się "dorosłym" skuterem (o pojemności powyżej 50 cm³), muszą mieć prawo jazdy kategorii A. Inaczej wygląda to w Europie, zwłaszcza w krajach, w których tego typu jednoślady od kilkudziesięciu lat cieszą się popularnością, np. we Francji, Włoszech czy Hiszpanii. Tam, nawet żeby prowadzić "125" nie trzeba mieć motocyklowego "prawka", wystarczy być pełnoletnim.



WYNIKI

plusy

- + pewne prowadzenie na zakrętach
- + dużo miejsca na bagaż
- + bogate wyposażenie

minusy

- hamulec tylny o zbyt słabej wydajności.

Dane techniczne

Silnik: jednocylindrowy dwusuwowy

(cylinder pokryty powłoką Nikasil)

chłodzony powietrzem, o pojemności 49.1 cm

Moc maksymalna: 6.2 KM przy 6000 obr./min

Rozruch: elektryczny (+ nożny awaryjny)

Zasilanie: gaźnik o śr. 12 mm

Smarowanie: dozownik oleju

Rozrząd: membranowy

Stopień sprężania: 6.6: 1

Przeniesienie napędu: przekładnia

bezstopniowa.

automatyczna, pasek zębaty

Rama: z rur stalowych, pokryta farbą

epoksydową

Zawieszenie przednie: widelec teleskopowy.

hydrauliczny, typu upside down

Zawieszeni tylnie: wahacz zintegrowany

z układem napędowym, podparty jednym

hydraulicznym elementem resorująco -

tłumiącym

Hamulce: przód - tarczowy, o śr. 190 mm,

tył - bębnowy, o śr. bębna 110 mm

Ogumienie: 120'90-10' Dunlop Trial Max

(130/90-10' Dunlop Trial Max)

Wymiary: 1900 x 1230 x 720 mm

Masa bez płynów: 95 kg

Rozstaw osi: 1350 mm

Wysokość siodła: 790 mm

Pojemność zbiornika paliwa: 8.51

Prędkość maksymalna: 45 km h

(możliwość modyfikacji)

Zużycie paliwa:

2.5 1100 km przy 40 km h (UTAC) Cena: 10 484

zł | z 23.06.1999 r.)

ocena końcowa

Nie ma ABS-u, ale za to "klimatyzacja" - za

darmo.