

Tekst: Sebastian Szadujkis

Zdjęcia: Paweł Kot

**MOTO**  
MAGAZYN

## Kuracja odmładzająca

Peugeot ELYSTAR 150

*Tym razem konstruktorzy Peugeota postawili na sprawdzoną konstrukcję. Flagowego Elyseo poddano intensywnej kuracji odmładzającej, aby mógł zabłysnąć w nowym wcieleniu - jako Elystar.*

**K**omfortowy, miejski Elyseo, który wszedł na rynek w 1998 roku, dał się poznać jako skuter o bardzo dobrych właściwościach jezdnych i oryginalnej stylistyce, wyłamującej się z dalekowschodniego stereotypu długich i niskich skuterów, lubiących gładkie autostrady.

Wobec trwającej od około pięciu lat ostrej rywalizacji w segmencie dużych skuterów miejskich, Francuzi w bieżącym roku postanowili zaprezentować kontynuatora swej słynnej już serii. Dokonane modyfikacje miały sprawić, że znany skuter Peugeota rozbłyśnie nowym blaskiem, toteż zapewne dlatego nowość przygotowanej na rok 2003 nadano nazwę Elystar.

### Z ELYSEO NA ELYSTARA

Zmiany pomiędzy Elyseo a Elystarem najbardziej zauważalne są w przedniej części pojazdu. Poziomy reflektor przedni zastąpiono modnym „uśmiechniętym”, w kształcie litery „V”, przez co przód pojazdu nabrał ostrego profilu. Wymieniono także barwione klosze kierunkowskazów i tylnej lampy na bezbarwne. To nowoczesna stylizacja, ale



hołduje raczej powszechnemu trendowi, przez co Elystar nie ma już tak oryginalnego wyglądu jak poprzednik. Kolejną różnicę ujawnia miejsce pracy kierowcy, gdzie znajdziemy nową, tym razem znacznie bardziej funkcjonalną i efektowną deskę rozdzielczą oraz zaprojektowaną w podobnym charakterze kierownicę.

O wyjątkowości tego modelu decyduje zastosowanie w nim systemu ABS/PBS (Power Brake System). To pierwszy europejski skuter klasy średniej, w którym zastosowano oba te układy wspomagające. System kontroli poślizgu jest załączony na stałe do obu kół. Natomiast działanie PBS polega na synchronizacji obu hamulców, gdzie lewa dźwignia na kierownicy typowo obsługuje tylny zacisk plus jeden z dwóch tłoczków przedniego. W efekcie delikatny nawet ruch lewą „klamką” daje bardzo skuteczny efekt spowalniający, a spokojna jazda nie wymaga korzystania z prawej dźwigni. Ta ostatnia, uruchamiając drugi tłoczek przedniego zacisku, pełni raczej funkcję wspomagania, przydatnego w sytuacjach awaryjnych.

Także ABS jest odpowiednio dostrojony i daje mnóstwo frajdy, gdy przełamując barierę psychiczną, możemy na luźnej nawierzchni bez obawy wcisnąć oba hamulce "do oporu".

Pod względem osiąarów Elystar znacznie wykracza poza to, co oferował poprzednik. Przewidziane jednostki napędowe (50, 125 i 150 cm<sup>3</sup>) dozbrojono w elektroniczny układ wtryskowy, dzięki czemu chłodzony cieczą czterosuw o pojemności 150 cm<sup>3</sup> rozpędza skuter do 118 km/h, dając wynik spotykany np. w klasie 250.

## **NA POKŁADZIE**

Nowy Peugeot ma dobry start i równomierne przyspieszenie od 20 do 100 km/h. Jest zatem łagodny, ale w górnym zakresie obrotów daje poczucie mocy. Na uznanie zasługują: duża zwrot-ność, dobre

tłumienie nierówności i świetne prowadzenie w zakrętach.

Na "pokładzie" Elystara można pokusić się o dalsze wypadki za miasto. Kierowca i pasażer mają stosunkowo wygodnie, a za kierownicą jest dużo miejsca na nogi, nawet dla najwyższych. Z tyłu pojazdu znajdziemy blisko metrowej długości potężną blokadę antykradzieżową. Pod siodłem jest duży bagażnik, ale zabrakło w nim oświetlenia.

Dzięki doskonałej prezencji, prowadzeniu i skutecznym hamulcom Elystar roztacza mocny blask na skuterową klasę średnią. Ta gorąca nowość z francuskiej stajni dostępna jest na razie na zamówienie, a w polskich salonach zagości dopiero w przyszłym roku.

### MOIM ZDANIEM \*

Jakby nie patrzeć, Elyseo "na sterydach", mimo kilku drobiazgow, robi duże wrażenie.

## DANE TECHNICZNE

**PEUGEOT ELYSTAR 150**

### SILNIK

**Typ:** czterosuwowy, 1-cylindrowy, chłodzony cieczą

**Pojemność:** 150 cm<sup>3</sup>

**Moc maksymalna:**

13,6KM (10kW) przy 8000 obr./min

**Zasilanie:** wtrysk

### PRZENIESIENIE NAPĘDU

**Sprzęgło:** automatyczne, odśrodkowe

**Skrzynia biegów:** bezstopniowa

**Przeniesienie na tylne koło:** przekładnia redukcyjna

### PODWOZIE

**Rama:** z rur stalowych

**Zawieszenie:** przód - widelec teleskopowy o skoku 97 mm; tył - wahacz dwuramienny, zblokowany z

zespołem napędowym i dwoma elementami tłumiąco-  
resorującymi o skoku 93 mm

**Hamulce:** przód - tarczowy, o średnicy 226 mm;  
tył - tarczowy, o średnicy 210 mm

**Ogumienie:** przód - 120/70-12; tył-130/70-12

## **MASY I WYMIARY**

**Masa bez płynów:** 149 kg

**Rozstaw osi:** 1368 mm

**Wymiary (dł./szer./wys.):** 1900x720x1315 mm

**Wysokość siodła:** 810 mm

**Pojemność zbiornika paliwa:** 9,0 l

## **OSIĄGI**

**Prędkość maksymalna:** 118 km/h

**Przyspieszenie 0-50 km/h:** 4,4 s

**Przyspieszenie 0-100 km/h:** 20,0 s

**Średnie zużycie paliwa:** 3,4 l/100 km

**Zasięg:** ok. 260 km

**Cena:** ok. 4200 € euro

**Konkurencja:** Suzuki Burgman 150