

Peugeot

[txt \ Rafał Dmowski]

Jet Force 50 C-Tech

Myszę, że nikomu nie trzeba przedstawiać znakomitego skutera, jakim jest Peugeot Speedfight. To dobra, ale już stara konstrukcja. Kilka lat temu Peugeot stworzył następcę słynnego Speedfighta. Nowy skuter miał być jeszcze bardziej sportowy, bardziej szokujący konstrukcją i ze wszech miar nowoczesny. Powstał Jet Force, skuter z masywną ramą rurową i ze świetnymi zawieszzeniami.

Nadwozie skutera zaprojektowano zgodnie z wchodzącym właśnie stylem „kanciasto-agresywnym”. Projektanci wykonali kawał dobrej roboty, tworząc skuter o naprawdę nowoczesnym i „ostrym” kształcie. Dziwne, że zaoszczędzono na wykończeniu nowego skutera, adaptując zespół wskaźników ze starego Speedfighta i umieszczając go jedynie w nowej, blachopodobnej obudowie. Niestety, podobnie jak to miało miejsce w Speedfight-cie, zapomniano o obrotomierzu!

Dążąc do zapewnienia skuterowi najlepszych właściwości jezdnych, wprowadzono szereg zmian konstrukcyjnych, wyróżniających Jet Force-a w porównaniu ze starym Speedfight-em. Zrezygnowano z kontrowersyjnego monowahacza w przednim zawieszeniu, na korzyść klasycznego, solidnego zawieszenia teleskopowego. Zawieszenie tylne wyposażono w centralny amortyzator, dzięki temu uzyskano bardzo stabilne i przewidywalne zachowanie skutera nawet na śliskiej nawierzchni i w znacznych pochyleniach. Amortyzator został przeniesiony daleko do przodu i umieszczony pod zbiornikiem paliwa. Zbiornik paliwa, to kolejna innowacja. Obniżenie środka ciężkości pojazdu, wymagało opuszczenia ciężkiego zbiornika z paliwem. Umieszczono go w przekroku, podwyższając tym samym optyczną linię skutera i zabierając część przestrzeni wykorzystywanej zazwyczaj na wygodne postawienie nóg i przewóz drobnego bagażu. Peugeot nie tworzył jednak skutera użytkowego, powstawała maszyna o typowo sportowych zapędach, więc nie dziwi tu brak miejsca na siatkę z zielenią.

Kierowca uzyskał możliwość tankowania pojazdu bez potrzeby zsiadania, gdyż na wierzchu tunelu łączącego obudowę

kierownicy z kanapą, znajduje się masywny wlew paliwa. Niskie umieszczenie zbiornika wymuszało konieczność zastosowania pompy paliwa, ale nikt się tym nie przejmował, wszak skuter miał być zasilany wtryskiem, a wiadomo, że pompa paliwa jest konieczna przy tym typie zasilania. Nowoczesne nadwozie i typowo sportowe podwozie postanowiono połączyć z nowoczesnym silnikiem o znakomitych osiągnięciach. Pierwsze modele Jet Force-ów otrzymały silniki dwusuwowe o pojemności 50 cm³ z wtryskiem TDSI, czterosuwowe jednostki klasy 125 cm³ w wersji zablokowanej lub odblokowanej i wyposażonej w turbosprężarkę. Niestety najmniejsze silniki z wtryskiem okazały się porażką. Rozbudowana elektronika wtrysku okazała się zawodna, a silnik zbyt mocno obciążony i niedopracowany. Zaowocowało to licznymi usterkami i rozgoryczeniem klientów. „Pięćdziesiątka” Jet Force byłaby super, gdyby nie usterki silnika.

Natomiast doładowana wersja 125 przyspieszała i rozpędzała się podobnie jak skutery 250 ccm. Skuter te, będący faktycznie motocyklem. Wyposażono w liczne układy elektroniczne wspomagające bezpieczną jazdę. Dwie tarcze hamulcowe o dużej (jak na skuter) średnicy, wspomagane są zaawansowanym systemem SBC (syncro braking concept), PBS (powered braking system) oraz znanym już ABS-em. Wszystkie te udogodnienia pozwalają na łatwe i bezpieczne hamowanie także w utrudnionych warunkach.

Ten nowoczesny i dynamiczny skuter postawiono na aluminiowych kołach z oponami o wymiarach: 130/60-13 (przód) i 150/60-13 (tył) lub opcjonalnie 120/70-12 (przód) i 130/70-12 (tył).

Jak już wcześniej wspominałem, zasilana wtryskiem paliwa wersja 50 TSDI cierpieła

Jet Force C-Tech 50

SILNIK

Typ silnika	jednocylindrowy, dwusuwowy
Średnica cylindra	39,94 mm
Skok tłoka	38,80 mm
Pojemność	49,9 cm ³
Moc	5,1 KM (3,75 kW) przy 7500 obr/min
Maksymalny moment obrotowy	5,15 Nm przy 6500 obr/min
Zasilanie	gaźnik Gurtner
Przeniesienie napędu	automatyczna przekładnia CVT
Rozrusznik	elektryczny + nożny
Układ zapłonowy	CDI

PODWOZIE

Wymiary (dł. x szer. x wys.)	1915 x 720 x 1165 mm
Wysokość siodła	810 mm
Rozstaw osi	1340 mm
Masa z paliwem	116 kg
Hamulec przedni	tarczowy ∅ 226 mm
Hamulec tylny	tarczowy ∅ 190 mm
Opona przednia	120/70-12
Opona tylna	130/70-12

POJEMNOŚCI I OSIĄGI

Poj. zbiornika paliwa	7,2 l
Poj. zbiornika oleju	1,2 l
V maks	45 km/h (zablokowany), 95 – 105 km/h (odblokowany, tuningowany)
Zużycie paliwa	4 l/100 km (przy dość spokojnej jeździe)



na liczne choroby wieku dziecięcego. Rozwiązano ten problem wprowadzając w 2005 roku gaźnikową wersję Jet Force C-Tech. Usunięto niefortunny wtrysk, który w założeniach miał być powodem do dumy i chwały. Usunięto także awaryjną elektronikę, instalując na to miejsce poczciwy gaźnikowy układ zasilania. Efektem tych

zmian był niezawodny skuter o sportowych aspiracjach, dysponujący osiąganiami wcale nie gorszymi od „wtryskowego” poprzednika. Niezdecydowani nabywcy są także kuszeni wersjami specjalnymi, które od lat są specjalnością Peugeota. Powstały między innymi sportowe wersje R-Cup i agresywne Dark Side. Jet Force C-Tech stracił nieco na

nowoczesności konstrukcji, ale zdecydowanie zyskał na niezawodności, a to chyba jest najważniejsze dla większości użytkowników. Niestety Jet Force C-Tech, to pojazd dla wybranych. Nowy skuter można obecnie nabyć w niebagatelnej cenie 10999 zł lub 10499 zł za model zeszłoroczny. Pewną szansą jest rynek wtórny, gdzie ceny modeli z 2005 roku wahają się na poziomie 4000 zł.

Wersje kolorystyczne



PREZENTACJA / Peugeot Jet Force