

tekst: Piotr Strzelec
zdjęcia: K. Wydrzycki

**świat
motocykli**

WOJOWNIK - SPEEDFIGHT 2

Obecni mistrzowie torów wyścigowych zazdrośnym okiem spoglądają na dzisiejszą młodzież. Ich pierwszy jednoślad zapewne nie dorastał do pięt współczesnym minibolidom. Choć skuterowe tradycje Peugeota sięgają lat pięćdziesiątych to dopiero w ostatniej dekadzie, po długiej przerwie, ta znana francuska marka bojowo wkracza w tłoczne rewiry małych miejskich jednośladów.

Rosnąca popularność motocyklowych sportów wyczynowych spowodowała w ostatnim dziesięcioleciu niezwykle rozkwit "cywilnych" maszyn o sportowym zacięciu. Trend ów nie ominął również skuterów, których najszybsze modele, ku ucieście najmłodszych jeźdźców, także stają w wyścigowe szranki. W wielu krajach świata z powodzeniem funkcjonują amatorskie - skuterowe ligi, organizujące zapierające dech w piersiach wyścigi na zawodowych torach. Producenci skuterów dokładają wszelkich starań, aby przyszłe asy asfaltowej wstęgi miały powody do dumy. Wyposażone w najnowsze technologie, najmniejsze bolidy zadziwiają dziś swymi osiąganiami i stylistyką, pozbywając się kompleksów wobec dorosłych motocykli. Do takich właśnie należy Peugeot Speedfight 50, zaliczający się do ścisłej czołówki dostępnych w Polsce skuterów sportowych. Nie jest to nowy model, gdyż pierwsza edycja Speedfighta ujrzała światło dzienne w 1998 roku. Już wtedy firma Peugeot postanowiła zerwać z konserwatywną jak dotąd sylwetką swych produktów. Powstał skuter o agresywnej linii podkreślonej żywym malowaniem.



Układ kierowniczy uzbrojono w potężny pojedynczy wahacz pchany, naśladujący zawieszenie zwrotnicowe, bardzo atrakcyjny wizualnie i wyróżniający ten model spośród całej konkurencji. Jedna z dwu wersji napędu przewidywała chłodzenie cieczą, to też przednią osłonę w modelu LC zaopatrzono w charakterystyczne wloty powietrza, za którymi umieszczono chłodnicę. Nowy model odniósł sukces, co nie przeszkodziło, by niespełna dwa lata później skuterowi spece z Peugeota dokonali w nim kilku kosmetycznych przeróbek. Do najbardziej widocznych należą tylny hamulec tarczowy, dodatkowe soczewki w ślepiach reflektorów (niestety atrapy), efektownie wyprofilowane lusterka, gustowny kickstarter w miejsce siermiężnego pręta i nowe malowanie. W roku 2000 do salonów trafił dopracowany Speedfight 2, któremu to pragniemy przyjrzeć się bliżej. Testowany przez nas egzemplarz to najbardziej ekskluzywny model drugiej edycji - Speedfight 2 LCD 50. Dodatkowo importer udostępnił nam wersję niezablokowaną (pozbawioną systemów dławiących osiągi silnika), w celu sprawdzenia pełni możliwości nowej wyścigówki. Muszę przyznać, że to jedyna słuszna metoda testowania pięćdziesiątek, gdyż minęły czasy kiedy 50 ccm oznaczało 50 km/h, a prędkość podróży powinna być limitowana uprawnieniami kierowcy (i przepisami oczywiście). Potencjał jaki drzemie we francuskim wojowniku, zachwyca od pierwszych chwil obcowania z maszyną. Dobrze wyprofilowane siodło, wygodny podest i wąska, z odchylonymi nieco w dół rączkami kierownica, umożliwiają zajęcie zwartej i wygodnej pozycji. O funkcjach życiowych informuje funkcjonalny i pełny zestaw wskaźników z termometrem płynu chłodzącego włącznie. Po uruchomieniu silnika, do wyboru - przyciskiem rozrusznika lub miniaturowym kickstarterem, automatyczne ssanie w kilka chwil doprowadza temperaturę silnika do wartości startowej. Grzanie silnika trwa jednak nieco dłużej niż u konkurencji a



pełne oddanie mocy możliwe jest dopiero po przejechaniu kilkuset metrów. Kiedy rosnące obroty pobudzą do pracy automatyczną przekładnię, wskazówka prędkościomierza rozpoczyna swą galopadę. Płynne przyspieszenie trwa do 70 km/h, potem nieco wolniej skuter osiąga 85 km/h. Chwila maksymalnego momentu obrotowego została dawno przekroczona, toteż przy tej prędkości Speedfight uwrażliwia się znacznie na czołowy wiatr lub przewyższenia terenu. W sprzyjających warunkach jednak, jest w stanie przekroczyć 90 km/h. Świetny wynik jak na ważącą 101 kg, nie tuningowaną pięćdziesiątkę. Chłodzony cieczą 7,7-konny dwusuw dysponuje tu o ok. 20% większą mocą od swego "powietrznego" odpowiednika. Znakomite przyspieszenie pozwala czuć się pewnie w ruchu miejskim a spora prędkość umożliwia łatwe wyprzedzanie. Nowością modelu roku 2000 było wprowadzenie tylnego hamulca tarczowego - właśnie tego potrzebował wojownik prędkości. Oba hamulce są łatwo wyczuwalne i bardzo wydajne. Model LCD zaopatrzone dodatkowo w nieco szerszą tylną oponę w porównaniu z wersją M. Osiągom napędu i hamulców wtóruje znakomita praca zawiesznień i perfekcyjne wręcz prowadzenie. Mimo częstych nierówności, z którymi zмагаć się muszą niewielkie 12-calowe koła, Speedfight lgnie do podłoża i cudownie wchodzi i wychodzi z łuków. Nie próbujcie tego jednak na niepewnych drogach publicznych. Sportowy kombinezon ze ślizgaczami na kolanach to idealne wdzianko dla kierowcy tej maszyny. Równie dobrze Speedfight 2 powinien służyć w codziennej eksploatacji. Ma pojemny schowek pod siodłem, wygodne, rozkładane podnóżki dla pasażera i bogate wyposażenie antykradzieżowe - blokadę kierownicy w stacyjce, system LED kodujący kluczyk, stalowe ucho do zaczepienia linki, oraz możliwość zainstalowania integralnej blokady wysuwanej z tylnej części nadwozia. Dodatkowo bogaty asortyment akcesoriów jak dwa typy owiewek, bagażnik tylny, kufer i inne,

znacznie poszerza możliwości Peugeota. Cichy wydech i niskie zużycie paliwa zadbają o ekologię, a potencjalnemu nabywcy pozostanie rozkoszować się temperamentem wojownika spod znaku francuskiego lwa. Sen z powiek spędza spora suma do zapłaty za to cacko. Podsumowując jednak, za świetne wyposażenie i perfekcyjne prowadzenie warto nieco dopłacić, aby usiąść za sterami profesjonalnej miniwyścigówki. Mniej wymagający mogą jeszcze nabyć modele pierwszej edycji a oba roczniki dostępne są w wersji chłodzonej powietrzem i cieczą.