

# FRANCJA ELEGANCJA

## Peugeot Satelis 250



Tekst:  
Jacek  
Gradowski  
Zdjęcia:  
Sławomir  
Kamiński



Satelitarny Peugeot jest flagowym modelem tej znanej także z produkcji skuterów firmy, zaś elegancki jego wygląd zwraca uwagę estetów.

Satelitarny 4/2008

**J**uż dawno nie gościłmy Peugeota niebędącego motorowerem, więc kiedy dostałem w swoje ręce Satelisa, ucieszyłem się. Jest to największy skuter pod względem gabarytów w ofercie francuskiej firmy. Przewidziano do niego całą gamę silników, począwszy od 125 cm<sup>3</sup>, a skończywszy na 500 cm<sup>3</sup>. My dostaliśmy ćwiartkę, czyli dwiesciepięćdziesiątkę. Chociaż skuter jest produktem francuskim, to zastosowana jednostka napędowa pochodzi z włoskiej firmy Piaggio. Jest to nowoczesny, czterozaworowy,

zasilany wtryskiem paliwa silnik nazwany Quasar. Ten sam silnik napędza również trójkołowiec Piaggio MP3. Moc jego nie jest wysoka, wynosi raptem 22 KM, jednak sposób jej oddawania oraz zakres obrotów użytecznych daje wiele frajdy skuterzyście. Pojeździśmy i sprawdzimy.

Jednak przed jazdą wypadaloby bliżej przyrzeć się testowce. Już na pierwszy rzut oka widać, że oprócz zaokrąglonej szyby wiecej kragłości nie znajdziemy. No, koła skutera są oczywiście okrągłe, ale to już nie jest nad-

wozie. Proste linie zakończone są na ostro, takż czasa i uchwyty dla pasażera przechodzące w tylne lampy. Nie da się przejść obojętnie obok Satelisa, on może się albo podobać, albo nie podobać. Na mnie zrobił pozytywne wrażenie, chociaż nie jestem zwolennikiem aż tak dużej różnicy między wysokością siedzenia kierowcy i pasażera.

W zestawie reflektorów zwracają uwagę soczewki, nie są to jednak ani światła drogowe, ani mijania, przeciwmgielne to również nie są. To są światła pozycyjne. Nad reflektorami mamy szybę, która nie jest najmocniejszą stroną Satelisa. Nie dość, że po każdym najdelikatniej wykonywanym myciu pojawiały się następne zarysowania i zmatowienia, to jeszcze zniekształcała obraz tuż przed pojazdem. Z drugiej strony szyby znajdziemy bogactwo wyposażenia. Zestaw wskaźników to szybkościomierz, obrotomierz, zaś w środku mamy wyświetlacz podający pozostałe potrzebne informacje takie jak: temperaturę cieczy chłodzącej, temperaturę otoczenia, godzinę, przebieg całkowity i jeden dzienny, ilość paliwa w zbiorniku. Pod wskaźnikami mamy

sześć kontroltek: dwie kierunkowskazów, światła drogowego, czujnika otwarcia kanapy, sprawności układu wtryskowego oraz ciśnienia oleju. Wszystko to jest bardzo estetyczne i widać wkład pracy stylistów. Szkoda jednak, że ci stylisci nie jeżdżą skuterami, gdyż wówczas czytelność wskaźników byłaby lepsza, a kontrolki podczas jazdy nocnych na drogach nieoświetlonych może by nie oślepiały. Siedząc za kierownicą, nie sposób nie zauważyć dużych lusterek. Tu pracowali najlepsi specjaliści, w lusterkach widać wszystko, co znajduje się z tyłu, zniwelowano praktycznie do zera tzw. martwe pole. Ponadto, owe lusterka można złożyć i podczas parkowania nie wystąpi zagrożenie, że ktoś nieuważny o nie zaczepi. Z lewej strony kokpitu znajduje się dosyć głęboki schowek z zamontowanym w środku gniazdkiem 12V. Na środku kierownicy mamy również schowek na okulary, niestety, zawiasy są dosyć tandetnie wykonane i występuję obawa, że zaraz się to-to urwie. Nad zwieńczeniu kanapy jest jeszcze jeden mały schoweczek, chyba na małą paczkę chusteczek higienicznych.

Wlew paliwa znajdziemy na przekroku. Aby otworzyć kanapę i dostać się do głównej komory załadunkowej, należy włożyć kluczyk do stacyjki i włączając zapłon, przekrócić jeszcze dalej, zupełnie jak byśmy chcieli uruchomić silnik w samochodzie. Można to zrobić, siedząc na kanapie, gdyż kufer otwiera się jedynie z drugą połówką kanapy i tylną pokrywą. Coś tak na modłę samochodowego bagażnika. Możemy w nim zmieścić dwa kaski i w głębi znajdziemy jeszcze miejsce na przeciwdeszczówkę. Należy bardzo starannie ułożyć kaski i uważać przy zamykaniu kanapy, aby nie zostały one porysowane. Szkoda, że w tak droгим skuterze zapomniano o oświetleniu wnętrza bagażnika.

Zamykam kłapę bagażnika i zasiadam za sterami. Pozycja za kierownicą, sama kanapa oraz umiejscowienie kierownicy i jej kształt zasługują na pochwałę. Jest bardzo wygodnie i nawet po długiej jeździe nie odczuwa się zmęczenia. Skuterzyści niskiego wzrostu będą konstruktorom również wdzięczni. Nie dość, że siedzenie w przedniej części zwyża się, to jeszcze mamy przewężenie podestów, dzięki cze-

**To największy  
skuter pod  
względem  
gabarytów  
w ofercie  
Peugeot**

mu nie będą występowały problemy z osiągnięciem nogami do podłoża podczas postoju.

Czas na jazdę. Silnik zaskoczył bez problemu. Na wolnych obrotach generuje słabo wyczuwalne drgania. Daję mu kilka chwil na podgrzanie i jazda. Rusza łagodnie i dosyć cicho, nie słychać praktycznie dźwięków wydobywających się z silnika lub układu przeniesienia napędu. Po krótkiej jeździe silnik ma właściwą temperaturę pracy, można dać pełny

➤ Kierowca otrzymuje wystarczającą ilość informacji niezbędnych do bezpiecznej jazdy. Szkoda, że nocą wskaźniki są słabo czytelne



gaz. Tylko po co? Wystarczy pół gazu, tak do sześciu, góra siedmiu tysięcy obrotów, a startując ze skrzyżowania, widzimy w lusterkach malejące katamarany, zaś na szybkościomierzu wskazówka mija po chwili dziewięćdziesiątkę. Trzeba jechać spokojnie, przecież jadę przez teren zabudowany. Kola o średnicy typowej dla maksiskuterów, czyli z przodu czternaście cali, a z tyłu trzynaście oraz właściwie zestrojone zawieszenie dobrze wybierają nierówności naszych miejskich asfaltów. Jedynie, na co nie jest układ jezdny odporny, to łaty asfaltu kładzione wzdłuż jezdni. Owe łaty mają to do siebie, że zawsze są trochę wyższe od nawierzchni. Taki minikrawężnik powoduje odtrącenie przedniego koła na bok, zakłócając tor jazdy. Jest to, co prawda, bardziej nieprzyjemne niż niebezpieczne i występuje do prędkości około 70 km/h. Przy wyższych prę-

dkościami uciążliwość ta staje się coraz mniej zauważalna. Co ciekawe, podczas jazdy poza miastem, tam gdzie nasi kochani drogowcy przeźreżowali nawierzchnie asfaltową i taką porokowaną zostawili, jadąc z prędkościami szosowymi, skuter nie wykazuje tendencji do wężycowania. Niestety, jeśli zwolnimy poniżej sześćdziesiątki, to zaczyna się jazda wzdłuż wspomnianych rowków i czar pryska. Na koleiny skuter jest odporny, nie niespodziewanego się nie dzieje, po prostu je przejeżdżamy.

Jazda Satelitem nie powinna sprawić żadnych problemów nawet początkującym miłośnikom skuterów. Pojazd jest stosunkowo lekki i prowadzi się bardzo łatwo, prawie jak wyrosnięta pięćdziesiątka. Początkujący powinni jednak częściej spoglądać na szybkościomierz, gdyż odkręcając manetkę gazu, nie odczuwa się przyspieszeń, które są stosunkowo duże





w zakresie od zera do około osiemdziesiątki. Powyżej tych prędkości skuter nie dostaje jeszcze zadyszki i jedynie w trochę wolniejszym tempie równo ciągnie do około 115 km/h. Powyżej zaczynają się schody i mizolna wspinaczka do osiągniętych w tęście zegarowych 142 km/h, co i tak zapewne w rzeczywistości jest więcej niż katalogowa prędkość maksymalna wynosząca 125 km/h. W ruchu miejskim, dzięki smukłej sylwetce pojazdu, nie ma problemu ze zmieszczeniem się załadunkiem pomiędzy autami, a dzięki wysokiej dynamice z ich wyprzedzaniem. Hamulce Satelisa mogą pochwalić się dużą skutecznością działania. Jedynym ich mankamentem jest to, że aby wykorzystać w pełni ich możliwości, należy użyć sporej siły wszystkich palców, zupełnie tak jak w starszych modelach Harleya.

Wybierając się w trasę, lepiej nie zakładaj kasku otwartego i zwykłych okularów przeciwsłonecznych. Dlaczego? Otóż turbulencje tworzące się za szybą przy wyższych prędkościach mogą być mocno uciążliwe, z tendencją do podwiewania pod okulary. Lekarstwem na to jest jazda w kasku otwartym wyposażonym w długą szybę, albo w kasku integralnym. Ja-

zda Satelitem po drogach krętych daje wiele frajdy, skuter trzyma nakazany przez kierowcę tor jazdy i nie wykazuje pod tym względem samodzielności. Jedynie nocą mogą być pewne problemy, otóż jadąc na światłach drogowych, kontrolka ich oraz kierunkowskazu świeci za jasno i przeszkadza. Natomiast w słońcu, kontrolki te były prawie niewidoczne. Same światła nie budzą zastrzeżeń, drogę mamy oświetloną wystarczająco dobrze. Tylko światła są bardzo dobrze widoczne nawet w samo południe słonecznego dnia.

Podsumowując, Satelis 250 jest bardzo udanym skuterem nadającym się zarówno do jazdy miejskiej, jak i do podróży, co gwarantuje prędkość podróżną w granicach 110 - 120 km/h. Pojazd jest wygodny, bezpieczny i bardzo elegancki. Ciekawe, czy z czasem jego kształt będzie się starzeć, czy pozostanie ponadczasowy jak u Vespy? Spalanie około czterech litrów, zależnie od sposobu jazdy, to wartość do przyjęcia. Gdyby nie słabo czytelne wskaźniki oraz niedopracowane kontrolki, mój zachwyt spotegowany wspaniałymi lusterkami mógłby osiągnąć poziom, na którym krąży satelity.

## CZY SATELIS ZDOŁA POWIELIĆ LEGENDE VESPY?

### DANE TECHNICZNE

#### PEUGEOT SATELIS 250

##### SILNIK

Typ:	czterosuwowy, czterozaworowy, chłodzony cieczą
Układ:	jednocylindrowy
Rozrząd:	OHC
Pojemność skokowa:	244,3 ccm
Średnica x skok tłoka:	72 mm x 60 mm
Stępienie sprężania:	10,5:1
Moc maksymalna:	16,5 kW (22,5 KM) przy 8250 obr/min
Moment obrotowy:	21 Nm przy 6750 obr/min
Zasilanie:	wtrysk paliwa
Rozrząd:	elektryczny
Przeniesienie napędu:	automatyczna beśpionowa

##### PODWOZIE

Rama:	stalowa rurowa
Zawieszenie przednie:	teleskopowe
Zawieszenie tylne:	walczak wleczony, dwa elementy
Resor spręż. tłumiący:	pięciostopniowa regulacja twardości
Hamulec przedni:	jednotarczowy 260 mm
Hamulec tylny:	tarczowy 210 mm
Opony przed/tył:	120/70-14, 140/60-13

##### WYMIARY I MASY

Długość:	2152 mm
Szerokość:	765 mm
Wysokość:	1425 mm
Masa pojazdu:	161 kg
Zbiornik paliwa:	13,2 l

##### DANE EKSPLOATACYJNE

Prędkość maksymalna:	licznikowa 142 km/h, rzeczywista 125 km/h
Średnie zużycie paliwa:	3,8 l/100km

##### CENA:

19 999 zł

Importer: Scooter Sp. z o.o.  
tel. 0-32 289 53 89, email: scooter@scooter.com.pl



➤ Schowki, jak na skuter, są wystarczająco pojemne