

NA SPORTOWO I KOMFORTOWO



Tekst
Jacek
Gradomski

Zdjęcia
Sławomir
Kamiński

Zazwyczaj szosowy jednoślad o aspiracjach sportowych kojarzy się z upiornie twardym zawieszeniem i niskim komfortem, ale za to z doskonałym prowadzeniem.

Jak się okazuje, wcale nie musi być tak niewygodnie. Jet Force mimo że jest znany już od kilku lat, to od wielu swoich konkurentów jest młodszy. Ten model Peugeota był prekursorem wielu nowoczesnych rozwiązań zastosowanych w seryjnie produkowanych skuterach. W wersji z silnikiem czterosuwowym o pojemności skokowej 125 ccm został wyposażony w sprzężarkę, dzięki czemu moc i osiągi dorównały skuterom wyposażonym w dwa razy większe źródło napędu. W związku

z normą Euro3 w dwusuwowej pięćdziesiątce został zastosowany wtrysk paliwa, będący rzadkością w tej klasie pojazdów. Ta nowość jednak nie była najszcześniejszym rozwiązaniem. Jak twierdzą użytkownicy, był bardzo awaryjny. Na całe szczęście, restrykcyjna norma motorowerów jak na razie nie dotyczy i w Jet Force postanowiono powrócić do gaźnika, dzięki czemu skończyły się kłopoty jego użytkowników.

Do redakcji trafił model C Tech, jest jeszcze druga wersja Jet Force, czyli R-



Z której strony nie patrzeć, jest ładny. Gdyby jeszcze owiewki skuteczniej chroniły kierowcę podczas deszczu, trudno byłoby się do czegoś przyczepić



Cup. Jest ona droższa, łatwo ją odróżnić od „naszego” pojazdu po większych, trzynastocalowych kołach. Zaś w C-Techu mamy koła o średnicy dwunastu cali. Niby jest tańszy, ale prawie jedenaście tysięcy złotych to najwyższa półka cenowa wśród motorowerów.

Uparłem się, aby dojść do tego, co też ma w sobie ten skuter (oczywiście poza historyczną już marką i tradycją), że jest aż tak drogi. To, że jest prześlizgnięty, każdy widzi i jedynie skrajny malkontent może opo-

nować. Piękna linia jakby stworzona do przecinania powietrza podczas pędzenia po torze wyścigowym przypadnie do gustu każdemu, kto choć trochę ma w sobie zamiłowania do sportu, a w szczególności do wyścigów. Z przodu, na mocno pochylonej „masce” mamy dwa soczewkowe reflektory, jeden to światło mijania, drugi to drogowe oraz pięknie wkomponowane kierunkowskazy w przednie owiewki. Centrum dowodzenia jest oszczędne w formie. Mamy tylko to, co jest potrzebne, czyli: szyb-

kościomierz, wskaźnik temperatury cieczy chłodzącej oraz wskaźnik poziomu paliwa w zbiorniku i niezbędne kontrolki. Tylko nie mogę zrozumieć, czemu tarcza wskaźnika poziomu paliwa ma kolor biały, a pozostałe czarne, widać taka moda u Peugeota.

Elementy nadwozia są wykonane z wysokiej jakości plastików. Pozycja za kierownicą jest wygodna, podesty ustawione skośnie w dół ku przodowi umożliwiają przyjęcie wygodnej pozycji krzeselkowej. Na wysokości kostek mamy trójkątne wy-

cięcie osłony bocznej, przez które widać centralny element resorująco-tłumiący. Ów teleskop znajduje się w połowie długości skutera przed głowicą silnika i jest połączony systemem dźwigni z zespołem napędowym. Siedzenie umieszczone jest dosyć wysoko, a pod nim mamy schowek na kask. Innych schowków niestety nie przewidziano. Przekroku typowego dla skuterów tu jednak nie znajdziemy. Konstrukcja ramy została poprowadzona wysoko, pośrodku, między belkami ramy został umieszczony zbiornik paliwa. W związku z tym nie pozostało nic innego, jak na siedzenie zasiadać typowo po motocyklowemu.

Do zatrzymania pojazdu służą dwie, pokaźnej średnicy tarcze hamulcowe oraz przewody hamulcowe w stalowym oplocie podkreślające charakter skutera oraz dające gwarancję osiągnięcia wysokich opóźnień. Całość wygląda, jak pojazd wzięty z toru wyścigowego, tylko czy aby na pewno jest taki sportowy? Jego pokaźna, jak na motorowera masa, nie pasuje do wyglądu o charakterze skutera wyścigowego. Koniecznie trzeba sprawdzić jego możliwości podczas jazdy.

Już wyprowadzając C-Techa z garażu, miałem wrażenie, że prowadzę lekki motocykl, a nie motorower. Wspomniana nadwaga dała o sobie znać dopiero podczas stawiania go na podstawkę centralną. Co się dziwić, został skonstruowany z myślą o napędzie wielokrotnie przewyższającym możliwości „50”, bo do 125 ccm z kompresorem. I tu właśnie między innymi tkwi przyczyna jego nadwagi, na którą cierpią wszystkie skutery, w których zamiennie mamy zarówno silnik motorowerowy, jak również większe i dużo mocniejsze setki.

Zasiadam za kierownicą, pozwalając podgrzać się trochę na wolnych obrotach małemu silniczkowi chłodzonemu cieczą. Gdy wskazówka termometru drgnęła, a silnik zaczął reagować na dodanie gazu, ruszyłem. „Moja” pięćdziesiątka jest zablokowana, czyli ma blokadę prędkości maksymalnej konieczną, aby pojazd miał homologację motorowerową. Mimo blokady skuter ruszył bardzo żwawo i po chwili wskazówka prędkościomierza minęła pięćdziesiątkę. Z tłumika podczas przyspieszania wydobywał się miły dla ucha dźwięk wysokoobrotowego dwusuwu. Najwyraźniej widać, że blokada bardziej dotyczy prędkości maksymalnej, niż przyspieszeń. Oczywiście masa całkowita, czyli skuter i ja, wynosiła prawie dwieście kilogramów, więc porównywanie Jet Force do typowych spor-

towych skuterów nie ma sensu. One są dużo lżejsze. Mimo to, startując spod świateł na skrzyżowaniu jestem jednym z pierwszych. Szkoda, że go nie odblokowali, mam przecież prawo jazdy, tylko zarejestrować by go trzeba było jako motocykl. Nic to, i tak jedzie szybciej niż ustawowe 45 km/h, doskonale przyspiesza i jeszcze to, co najpiękniejsze, czyli komfort oraz pewność prowadzenia. Doskonale dopracowanym zawieszeniem Peugeotota biją konkurencję na głowę. Po wielu kilometrach przejechanych po ulicach, w których

Jako że Jet Force wyposażony bywa w silnik 125 ccm z kompresorem, w wersji 50 ccm wykazuje lekką nadwagę

znajdziemy wszelkiego rodzaju nierówności, okazało się, że jak się chce, to można tak zestroić i skonstruować zawieszenie w skuterze, aby skutecznie wybierało większość nierówności mimo małych, dwunastocalowych kół. Najwięcej radości z jazdy nim mamy wówczas, gdy droga jest jak najbardziej kręta. Dopadamy taki zakręt napędzeni do tych pięćdziesięciu paru, krótkie hamowanie, złożenie w winkel i znowu gazu. Hamulce dają bardziej niż wystarczające opóźnienia. Sama radość, ale należy pamiętać, że to jezdni i są na



■ Zegary są czytelne, w kufrze mieści się kask integralny, a to, co przyciskam palcem jest... siedzeniem dla pasażera





niej jeszcze inni. Aby było bezpiecznie, najlepiej pobawić się na zamkniętym terenie. Najlepiej, gdyby było to tor kartingowy. C-Tech w zakręcie prowadzi się niesłychanie pewnie i łatwo. Podejrzewam, że młody skuterzysta od razu po osiągnięciu wymaganego wieku, czyli lat szesnastu, zrobi prawo jazdy kategorii A1 i zamieni skuter 50 ccm na 125 ccm, aby móc bardziej docenić walory jezdne Jet Force. Jediną przeszkodą może być jedynie cena. Peugeoty nie są niestety tanimi skuterami.

Przy ostrej, kompletnie nie ekonomicznej jeździe skuter zadowolal się niespełna czterema litrami paliwa na każde sto kilometrów, co pozwala na pełnym baku przejechać dwieście kilometrów. W mieście jest to zupełnie wystarczające. Aby wszystko nie było takie piękne, muszę jednak wspomnieć o jednym, dosyć poważnym mankamencie tego pięknego pojazdu. Otóż nie spełnia jednego z głównych zadań skutera, czyli ochrony przed niesprzyjającymi warunkami atmosferycznymi. Osłona przednia jest za niska i podczas deszczu mamy nogi od kolan w górę mokre. Ponadto tylny błotnik wyglądający atrakcyjnie nie spełnia swojego zadania. Jadąc po mokrej jezdni, mamy plecy i kask z tyłu brudny od wody z jezdni naniesionej przez tylne koło.

Podsumowując, ten skuter jest prawie doskonały do jazdy w mieście. To „prawie” dotyczy wspomnianej kiepskiej ochrony przed deszczem i wodą na jezdni, nadwagi i dużej ceny detalicznej. Mimo to mnie przypadł do gustu. ■

DANE TECHNICZNE PEUGEOT JET FORCE C-TECH 50LC

SILNIK

Typ:	dwusuwowy, chłodzony cieczą
Układ:	jednocylindrowy
Pojemność skokowa:	49,9 ccm
Moc maksymalna:	3,6 kW (4,9 KM) przy 7300 obr/min
Zasilanie:	gaźnik
Zapłon:	CDI
Rozruch:	elektryczny/nożny
Przeniesienie napędu:	automatyczne bezstopniowe

PODWOZIE

Rama:	stalowa rurowa
Zawieszenie przednie:	teleskopowe
Zawieszenie tylne:	wahacz wleczony
Hamulec przedni:	jednotarczowy 226 mm
Hamulec tylny:	jednotarczowy 190 mm
Opony:	bezdętkowe, przód/tył 120/70-12 / 130/70-12

WYMIARY I MASY

Długość:	1915 mm
Szerokość:	720 mm
Wysokość:	1165 mm
Masa pojazdu gotowego do jazdy:	115 kg
Zbiornik paliwa:	8 l

DANE EKSPLOATACYJNE

Prędkość maksymalna w terenie:	56 km/h
Średnie zużycie paliwa:	3,9 l/100km

CENA: 10 990 zł

Importer: SCOOTER Sp. z o.o.
ul. Strzeczów Bytomskich 364 A, 41-935 Bytom
tel. 0 32 289 53 89, email: scooter@scooter.com.pl