

Peugeot Kisbee 50 - dumping z kieliszkiem burgunda

Do faktu stworzenia przez Francuzów z Peugeota tańszego skutera, niż ich etatowy mieszczuch Vivacity, od początku podchodziłem z zaciekawieniem. W dobie zapychania rynku drożyzną, jaką to praktykę niemal zgodnie zafundowała nam ekstraklasa producentów, wypuszczenie na rynek budżetowej pięćdziesiątki to dość znamienne wydarzenie. O tym, co działo się w związku z debiutem modelu Kisbee, starałem się informować na bieżąco, chociaż powstało w tej materii sporo niedomówień - mniej więcej pół roku temu, kiedy dostępne stały się wszelkie dotyczące niego dane, temat ucichł, a skuter nadal nie był obecny w cenniku polskiego importera. Stąd też żaden z nas nie zaplanował jego testu zawczasu, ale kiedy nadarzyła się taka okazja, nikt też nie zastanawiał się, czy jest sens ją wykorzystać.

Możliwość bycia pierwszym to rarytas. Poczucie spełnionego zadania w momencie publikacji testowego artykułu smakuje wówczas podwójnie dobrze. Ten fakt wzmacnia także obiektywizm - Kisbee najwyraźniej nie wyrobił sobie jeszcze żadnej obiegowej opinii, którą można byłoby zweryfikować. Panie i Panowie, oto omega, wisienka na torcie szumu, który sami wywołaliśmy - przedstawiamy relację z testu Peugeota Kisbee 50. Pierwszą w Polsce.



A może... taniej?

Peugeot jeszcze nigdy nie zszedł tak nisko, jeśli chodzi o cenę skutera - pięć tysięcy to o cały tysiąc mniej od starego Vivacity w okresach taniochy. Dotychczas po prostu nie mógł sobie na to pozwolić - produkcja we Francji była droga, zatem siłą rzeczy należało zrekompensować poniesione wydatki. Aby zmienić ten stan rzeczy, jakiś czas temu Francuzi zawiązali spółkę joint-venture z chińskim Loncinem, na mocy której korzystają z jego fabryki, posłali do niej swoich inżynierów, którzy mają za zadanie doglądać jakości powstających sprzętów i tym samym upiekli dwie pieczenie na jednym ogniu - zrobiło się taniej, a pozostało dobrze. Kisbee to dziecko tego posunięcia. Ci, którzy obawiali się jakościowego dzieła na miarę chińczyków z hipermarketu, mogą odetchnąć z ulgą. Ten skuter sprawia wrażenie solidnego już przy pierwszym kontakcie, a podczas kolejnych tylko je wzmacnia. Syndrom odpadających plastików, jak w pierwszym Vivacity, z pewnością mu nie grozi, bo są one dobrze wykonane i przyzwoicie spasowane.

Ich łomot przy pokonywaniu nierówności nie jest natarczywy, a jedynym miejscem, z którego wydobywa się skrzypienie (przynajmniej w naszym egzemplarzu) jest środek czaszy. Nigdzie nie straszą niestaranne odlewy, a całość w pełni zasługuje na znaczek lwa.

Spokój, głupcze

Ostatnimi czasy byliśmy świadkami festiwalu metamorfozy w stylistyce skuterów Peugeota. Najpierw niepowtarzalny Satelis i udane Vivacity 3, potem oskarżany ze wszechstron o chińczykowatość Speedfight 3, a do tego jeszcze kilka szumnych conceptów o bardzo nowoczesnym wyglądzie. Kisbee stanowi wyłom od tego nurtu. Jest dość stonowany, choć niebanalny i ładny. Przód z umieszczonym u dołu reflektorem i kierunkowskazami zachodzącymi ku górze niczym skrzydła prezentuje się naprawdę dobrze. Reszta elementów skutera jest mniej charakterystyczna, ale zachowuje spójną całość, dzięki czemu może się podobać.



Kokpit wykonany został na tajwańskiej modłę. Jest ładny (kształtem przypomina trochę ten w nowym Vivacity), ale niebogaty. Prędkościomierz, paliwomierz i trzy dyżurne kontrolki (kierunkowskazów i świateł długich) to wszystko, co na nim znajdziemy. W tym momencie po raz pierwszy porównałem ten skuter z Kymco Agility i SYMem Orbit. Potem robiłem to jeszcze kilkakrotnie.



Miastoodporny pogromca

Kisbee, ze swoimi dwunastocalowymi kołami, w dziedzinie tłumienia nierówności zasługuje na miano prymusa w klasie tanich, a porządných mieszczuchów. Jest wyraźnie twardszy niż swój starszy brat - Vivacity 3, ale i tak resorowanie nierówności, jakie zapewnia, stoi na bardzo wysokim poziomie. Ba, powiedziałbym nawet, że na swojej sztywności wygrywa - w bardzo prosty sposób: zawieszenie nie dobija nawet na okazałych dziurach. Nadmienić jednak należy, że w jego przypadku elementem układu tłumiącego uliczne niespodzianki nie jest kręgosłup kierowcy, jak to się zdarza np. w Kymco Agility. Kanapa w tym modelu ma zupełnie wystarczające rozmiary, aby w godziwych warunkach przewieźć dwoje osób, jest jednak umiarkowanie miękka, chociaż nie uważam tego za wadę. W kwestii możliwości przewozowych Kisbee to nie maxiskuter ani Vivacity 3, ale to nie znaczy, że domaga się ona w jego przypadku dyplomatycznego przemilczenia.



Schówek pod siedzeniem jest pojemny na kask integralny i kilka szpargałów dookoła, a oprócz niego użytkownik ma do dyspozycji jeszcze płaską podłogę i haczyk w kolumnie kierowniczej. Jeśli to kogoś nie przekonuje, niech zorientuje się, co do zaoferowania mają inne skutery za około 5 tys. zł - otóż nic więcej, a często nawet mniej.

Zbiornik paliwa omawianego skutera ma pojemność pięciu litrów i zapewnia zasięg na poziomie ok. 180 km. Brak stopki bocznej to powrót do dobrych, europejskich zwyczajów - a nuż byłaby nadmiernie podatna na składanie, tymczasem centralna podstawka nie budzi żadnych zastrzeżeń. Zestaw przełączników daje się intuicyjnie obsługiwać - jedynie włącznik kierunkowskazu chodzi dość opornie. Świecką tradycją w skuterach Peugeota staje się powoli zaślepka w miejscu wyłącznika stale aktywnych świateł. Usprawiedliwieniem dla tego faktu niech będzie ciekawostka, że za kilka lat producenci staną się zobowiązani do takiego rozwiązania dekretem obowiązującym w całej Unii Europejskiej.

Naprzód, oszczędnie!

Szybki czterosuw, i to dwuzaworowy? Bez sensu, prawda? No tak. To powszechna opinia, którą i ja dotychczas wyznawałem. Właśnie. Tym większe było moje zdziwienie, gdy przy znikomym przebiegu na liczniku testowego skutera (był już odblokowany) na zupełnie prostej drodze pokazało się ponad siedemdziesiąt kilometrów na godzinę! Podczas trwania testu solo udało mi się osiągnąć maksymalnie około 77 km/h, a z pasażerem (z którym łącznie wazyliśmy ok. 140 kg) - niecałe 70. Wynik to iście mistrzowski, biorąc pod uwagę, że uchodzące za zrywne Kymco Agility (tak, wiem, odnoszę się do niego już po raz któryś z kolei, ale, jak mówiłem - dość często porównywałem te dwa modele) wyciągnęło o całe dziesięć mniej. Mimo rewelacyjnej prędkości maksymalnej, przyspieszenie do 50 km/h pozostaje na przeciętnym poziomie - gdy skuterem porusza się tylko kierowca, wynosi 11 sek., a gdy wraz z nim podróżuje pasażer, wydłuża się do 17. Winnymi tego stanu rzeczy są prawdopodobnie zbyt ciężkie rolki wariatora, przez które skuter łapie "muła" przy starcie spod świateł i dopiero po przekroczeniu ok. 15 km/h zaczyna ochoczo ciągnąć do przodu.



Spalanie, równe trzem litrom na setkę, nie rzuca na kolana, ale należy wziąć poprawkę na to, że skuter nie był dotarty, a dla nikogo nie stanowiło to przeszkody w jego intensywnym eksploataowaniu.

Prowadzenie? Oui, oui...

Trakcja tego miejskiego skutera nie wymaga zmiany nawyków i szybko napawa zaufaniem. Ciekawostką wartą uwagi są opony, a konkretnie różnica pomiędzy tymi, w które wyposażony był nasz egzemplarz Vivacity, a tymi, na których poruszał się Kisbee. Te z tańszego sprzętu - firmowane przez CST, były na łeb te z droższego, marki Kenda. Chociaż na początku nie miałem do nich zaufania (mieliśmy już do czynienia z produktami tej marki i wypadły wówczas co najmniej miernie), z czasem go nabrałem, czując się mile zaskoczonym.



Fabryczny Anioł Stróż

W kwestii bezpieczeństwa rozpisywać się nie ma sensu. Jeśli ktokolwiek wie, co znaczą skuteczne hamulce i dobre światła, temu wystarczy powiedzieć, że parametry te Kisbee spełnia na piątkę z plusem. Jeżeli natomiast ktoś nie wie - przekona się, gdy wsiądzie na ten skuter. I znowu ironia. Hamulce tańszego modelu biją na głowę te, w które wyposażony został droższy brat - rzecz jasna Vivacity.



Podsumowanie

Kisbee właśnie stanął w szranki z trochę zastalym towarzystwem, które przedstawia się w składzie: Kymco Agility, SYM Orbit i Piaggio Zip. Wydawałoby się, że karty zostały rozdane już dawno, a za pięć tysięcy złotych nie można dać więcej, niż zrobili to dotychczas producenci powyższych skuterów. Otóż nie. Schowek pod siedzeniem począł mieścić kask, stylistyka przestała nawiązywać do konkurencyjnych produktów, miejsca dla jeźdźcy jest dużo, przy czym ma on zupełnie wygodną pozycję, a moc silnika wzrosła do poziomu, który dotychczas pozostawał nieosiągnięty - i mamy skuter, który bije konkurentów na łeb. Oto nowy król kategorii "oszczędny skuter za rozsądną kwotę" - Peugeot Kisbee 50 Niech żyje!

Dane techniczne i cennik dostępne są na stronie importera :
<http://scooter.com.pl/najlepsze-marki-skuterow/skutery-peugeot/kisbee>

Zdjęcia zostały na terenie kompleksów pałacowych w Tarnowskich Górach-Starych Tarnowicach i Tarnowskich Górach-Rybnej, w parku repeckim w Tarnowskich Górach oraz na budowie autostrady A1 (odc. Pyrzowice - Piekary Śląskie) w Celinach (pow. będziński).

















