

ERA BOHA

Oto trzecia odsłona francuskiego skutera, który zrobił fantastyczną karierę. Bijący rekordy popularności Peugeot Speedfight, mimo wielu zmian, zachował swój styl – nadal kipi sportem.

Tekst Piotr Ganczarski, zdjęcia Jacek Hanusz

Walka z prędkością lub walka o prędkość – jakkolwiek nie przetłumaczymy nazwy tej maszyny, jedno jest pewne: miało być sportowo i agresywnie. Trzeba przyznać, że w trzecim wcieleniu jest tego jeszcze więcej niż poprzednio. A nie było to łatwe, bo w dobie zalewu pojazdów zza Wielkiego Muru trudno o coś świeżego w tej klasie.

A jednak! Speedfight 3 to roller, którego nie pomylisz z żadnym innym. Agresywne linie, ostre kształty, liczne imitacje wlotów powietrza i odpowiednie akcenty stylistyczne – wszystko jest do bólu sportowe, a przy tym interesujące wizualnie.

Niemal każdy detal tej maszyny łączy się ze sportem.

alnie. Fakt, że to, co miłe dla oka, udało się połączyć z funkcjonalnością, należy uznać za niemały wyczyn.

Przejdźmy do konkretów

Pierwsze spojrzenie na Speeda, jak nazywają go fani, każe myśleć o nim jak o radykalnej maszynie, wyrwanej z wyścigów skuterów. Nic nie zapowiada choć krztyny komfortu i funkcjonalności. A tu proszę, miejsca za sterami jest całkiem sporo, nogi nawet postawnego osobnika mieszczą się pod kierownicą, a kanapa jeźdźca jest całkiem wygodna.

Jeśli o komforcie mowa, to należy wspomnieć, że za jego całkiem wysoki poziom w dużej mierze odpowiada udane podwozie. Co prawda brak jakiegokolwiek regulacji zawieszek nie jest powodem do chwały, natomiast należy pochwalić fakt, że zestrojono je całkiem przyjemnie. Jest co prawda twarde – jak na skuter ze sportowymi ambicjami przystało – ale nawet na wybojach nie towarzyszy uczucie jazdy na katapultce.

W przednim zawieszce pracuje teraz widelec upside-down, w miejsce jednoru-



Poprzednie wersje Speedfighta pod względem stylistyki za każdym razem wyprzedzały o krok swoją konkurencję. Nie inaczej sprawa wygląda z trzecim wcieleniem.

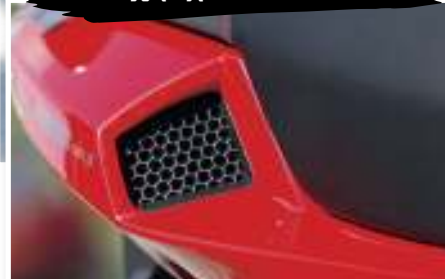


TERA



▲ Mimo sportowych linii, pod kanapą zmieści się nie tylko jet, ale nawet kask integralny.

▼ Kanciaste imitacje wlotów powietrza wyglądają kozacko.



▼ Zegary są czytelne i prezentują się świetnie, zwłaszcza nocą.



miennego wahacza, co sprzyja jakości śmigania. Pomagają w tym większe o 1 cal w stosunku do Speeda 2, 13-calowe koła. Jeśli dodamy do tego większy o 3 cm rozstaw osi oraz przeniesiony spod siedzenia do przekroku zbiornik paliwa, mamy powody sądzić, że maszynka będzie świetnie spisywać się na drodze.

Nowe umiejscowienie zbiornika paliwa, oprócz obniżenia środka ciężkości, pozwoliło powiększyć schowek pod kanapą, w którym teraz mieści się nawet przeciętnych rozmiarów kask integralny. Dalej – o 12 cm powiększyła się całkowita długość maszynki, co z pewnością miało istotny wpływ na miejsce za sterami.

Jeszcze nieco o funkcjonalności

Oprócz walorów ułatwiających przemieszczanie się po zatłoczonych jak mrowisko miastach, Speedfight 3 może się pochwalić paroma rozwiązaniami sprzyjającymi użytkownikowi na co dzień. Przykładem niech będą umiejscowione w schowku pod kanapą gniazdko 12 V (dzięki niemu można podczas jazdy podładować komórkę czy MP-trójkę), haczyk na bagaż w przekroju czy zegarek w kokpicie.

Jednak wśród młodych ścigantów rządzą nie komfort czy funkcjonalność. Dla nich najbardziej liczą się drzemiące w piecyku koniki, które przekładają swój cwał na szybkie starty spod świateł.

dane techniczne

Peugeot Speedfight 3

SILNIK

Budowa: jednocylindrowy, dwusuwowy, chłodzony powietrzem, smarowanie z dozownikiem, akumulator 12 V/4 Ah, rozrusznik i kopniak.

Pojemność skokowa 49,1 cm³

Moc maksymalna 4,07 KM (3 kW) przy 7100 obr/min

Maks. mom. obr. 4,2 Nm przy 5800 obr/min

Zasilanie gaźnik

Zapłon CDI

PODWOZIE

Rama stalowa

Zawieszenie przód widelec teleskopowy upside-down

Zawieszenie tył pojedynczy amortyzator

Hamulce p/t tarcza 215 mm / bęben

Opony p/t 130/60 R13 / 130/60 R13

WYMIARY I MASY

Dł./szer./wys. 1895/700/1120 mm

Poj zbiornika paliwa/ rezerwa 8,1/1,1 l

Masa własna 97 kg

CENA

7990 zł

WYPOSAŻENIE

Schowek na kask	●
Schowek na drobiazgi	○
Bagażnik	○
Topcase	○
Szyba	○
Blokada kierownicy	●
Zegarek	●
Podstawka centralna/boczna	●/○

Sztwna konstrukcja i ostry hebel powodują, że stoppie to pikuś.

Speedfight 3 jest dostępny w trzech wersjach. Podstawową, która trafiła do naszego testu, napędza piecyk chłodzony powietrzem. Dostępne są jeszcze wersja z chłodzeniem cieczą oraz limitowana. Z napędem podstawowym Speed 3 oferuje dość przeciętne osiągi. Co prawda 65 km/h to nie powód do wstydu, jednak kręcący wyżej piecyk z chłodzeniem cieczą może się pochwalić lepszą dynamiką.

Za to hamulce to klasa sama w sobie. Co prawda bęben z tyłu nie powala skutecznością, ale w połączeniu z radialnym zaciskiem na przedniej tarczy tworzą skuteczną parę.

Świetlana przyszłość trójki

Poprzednie wersje SF-a znalazły nie tylko w Europie wielu zwolenników. Świadczy o tym choćby liczba forów internetowych (np. www.speedfight.pl). Speed 3 również nie powinien mieć z tym problemu. ■



▲ Radialny, dwutłoczkowy zacisk i tarcza o średnicy 215 mm. Tak trzymać!

▼ Wszędzie pełno sportowych smaczków. Nie inaczej jest z wlewem paliwa.



W testowanej wersji R silnik miał chłodzenie powietrzem. Spalił 4,92 l/100 km, wykazując raczej przeciętne osiągi.