



Peugeot Speedfight 3



Tekst

Jacek Gradomski

Zdjęcia

Sławomir Kamiński

OFIARA KSIĘGOWYCH

W ramach szukania oszczędności i cięcia wydatków producenci z lubością przenoszą produkcję do krajów, gdzie siła robocza jest tania. Ofiarą takiej polityki jest prezentowany skuter francuskiej marki.

80 przeniesieniu produkcji skuterów Peugeot do Chin w ramach wspomnianej oszczędności wiadomo już od kilku lat. Skutery produkowane są obecnie w fabryce Qingqi Motorcycle. Opinie użytkowników były skrajnie różne co do jakości i desingu nowych pojazdów. Prezentowany skuter Speedfight 3. po raz pierwszy został zaprezentowany na targach motocyklowych Inter-

mot 2008 w Kolonii jako następca modelu Speedfight 2. Dwójka zwracała uwagę doskonałym wykończeniem, nowatorsko rozwiązany przednim zawieszeniem, wspinała trącją oraz doskonałymi osiąganiami, szczególnie po usunięciu blokad. Napędzała ją dwusuwowy silnik chłodzony cieczą. Była również wersja tańsza, chłodzona powietrzem.

Obiekt testu na pierwszy rzut oka przypomina skuter chiński dobrej jakości o ciekawym, trochę sportowym wyglądzie. Czy to chińscy producenci wzorują się na skuterach francuskich, czy też wygląd jest opracowywany przez to samo biuro projektowe – nie podejmuję się rozstrzygnąć. Wygląd, który pasuje do skutera chińskiego, nie licuje z logo Peugeota. W, bądź co bądź, pojeździe z francuskimi korzeniami spodziewałbym się czegoś więcej. Speedfight 3 wygląda pospolicie. Jest w zasadzie ładny, bardzo dobrze i starannie zrobiony, do niczego nie można się przyczepić, ale taki trochę bez wyrazu. Cóż, Francuzi przyzwyczaili nas, że ich pojazdy są nietuzinkowe, że mają zawsze jakiś smaczek stylistyczny lub tech-



niczny, a tu mamy poprawny skuter i tyle. Może jednak coś ciekawego się w nim znajdzie? W końcu diabeł tkwi w szczegółach.

Plusem jest ładne centrum dowodzenia. Wyposażono je w wyrazisty obrotomierz, zaś pod nim w wielofunkcyjny wyświetlacz prędkości, przebiegu, aktualnego czasu itp. Po bokach znajdziemy kontrolki kierunkowskazów, światła drogowego i niskiego poziomu oleju. Na naganę zasługuje kontrolka kierunkowskazów, kompletnie niewidoczna w słoneczny dzień, zaś pracujący przerywacz kierunkowskazów nie wydaje żadnego dźwięku podczas pracy. Powoduje to, że kierowca ma jedynie nadzieję, że ów kierunkowskaz włączył. Przednie kierunkowskazy wyposażono w szereg diod LED, stanowiący wzorowo wkomponowany element przedniej osłony. Są bardzo ładne i w słoneczny dzień równie niepraktyczne. Po prostu są skierowane ku dołowi, więc kierowca samochodu ma prawo ich nie zauważyć. Dopiero przy dużym zachmurzeniu lub nocą widać je z daleka. Z boku na przedniej owiewce za kierunkowskazem i obok siedzenia widać wyloty i wloty powietrza. Co prawda nie spełniają one żadnej roli, ale ożywiają sylwetkę pojazdu. Skuter wyposażono w lusterka ludzko przypominające te z chińskich skuterów. Są ładne, chociaż materiał i jego faktura nie są z najwyższej półki. Na szczęście ich funkcjonalność jest bardzo dobra. Łatwo je ustawić i wiele w nich widać.

Te drobiazgi, mimo pewnych niedoskonałości, powodują, że zaczynam z większą sympatią patrzeć na oszczędnościowego Speedfighta. Może coś ciekawego od strony technicznej znaleźć w podwoziu skuterka? Średnica kół wynosi trzynaście cali, nie jest to oczywiście nowość, natomiast aluminiowe, wyglądające bardzo lekko koła są naprawdę śliczne. Koło przednie jest obecnie prowadzone zawieszeniem teleskopowym typu upside-down, które zastąpiło jednostronny wahacz pchany stosowany w modelu 2. Hamulec przedni jest oczywiście tarczowy, natomiast za jego skuteczność odpowiada czterotłoczkowy zacisk hamulcowy mocowany radialnie. Przewód hamulcowy jest w oplocie stalowym, przynajmniej tak wyglą-

da. Z tyłu nie ma już takiej rozpuszty w układzie hamulcowym, mamy zwykły bęben.

Skuter jest napędzany niewysilonym silnikiem dwusuwowym chłodzonym powietrzem. Istnieje również droższa wersja napędzana mocniejszym silnikiem chłodzonym cieczą. W prezentowanym skuterze zastosowano sportowo wyglądający tłumik. Patrząc na niego z pewną podejrzliwością, gdyż moje dotychczasowe doświadczenia ze skuterami Peugeotta skutkowały narzekaniem na zbytnią, niczym nieuzasadnioną ich hałaśliwością. Podczas jazdy okaże się, czy ta głośna tradycja jest również i w tym przypadku kulturowana. Natomiast inną pozytywną tradycją małych skuterów Peugeot jest duży schówek pod kanapą. Nowy Speedfight również został w taki wyposażony, zmieścimy w nim bez problemu kask i rękawice.

Pozycja za kierownicą jest typową dla skuterów miejskich, czyli krzeselkowa. Pewne problemy ze zmieszczeniem mogą mieć osoby bardzo wysokie, jednak tę przypadłość ma większość niewielkich skuterów miejskich. Jedynie wyjście dla takiego koszykarza jest zasiąść na miejscu pasażera. Natomiast na skuterze bez problemu zmieszczą się dwie osoby średniej postury. Pasażer swoje stopy opiera na podnóżkach typu motocyklowego, zaś kierowca na podestach mając między nimi przekrok z umieszczonym na nim wlewem paliwa do zbiornika. Wielkość osłon jest również typowa dla przeciętnego rollera miejskiego, dają osłonę przed wiatrem, deszczem, czy też kałużami jedynie dla nóg do wysokości kolan. Powyżej kierowca jest jednak narażony na zamoknięcie. Taki już los tych, którzy jeżdżą miejskimi pięćdziesiątkami, niewiele z nich daje pełną osłonę. Sprawę mogłaby częściowo rozwiązać akcesoryjna szybka, oczywiście jeżeli takowa istnieje, gdyż nie udało się tego stwierdzić.

Deszczu jeszcze nie ma, więc nie mam się czym martwić. Dwusuwowy silniczek uruchomiłem bez żadnych problemów. Z tłumika rozlega się tylko charakterystyczne pykanie, natomiast sam silnik nie wydaje żadnych niezdrowych odgłosów. Dodaję gazu, tłumik trochę ha-

łasuje, bo przecież udaje sportowy i jadę. Motorower przyspiesza równo, bez jakichkolwiek czknięć, zadęć do prędkości około 60 km/h. Najwyraźniej jest pozbawiony kagańca ograniczającego osiągi. Powyżej wspomnianej prędkości przyspieszenia maleją i rozpoczyna się wspinaczka do około siedemdziesiątki. Nie jest on taki dynamiczny jak „stary” Speedfight2 chłodzony cieczą. Jednak nie ma się czemu dziwić, w końcu w praktycznie całej UE motorowery mają ograniczoną prędkość maksymalną, więc ciagnięcie mocy do góry jest pozbawione sensu. Dwusuw napędzający nasz skuter jest chłodzony powietrzem i dysponuje mocą 4 KM, więc jego osiągi są adekwatne do mocy i momentu obrotowego. W ruchu miejskim jest wystarczająco dynamiczny, aby nie pozostawać z tyłu, a nawet bywa, że przez chwilę jadę na czele peletonu pojazdów startujących spod sygnalizatora. Jednak nie przyspieszenia są głównym atutem prezentowanego skutera, jest nim doskonałe prowadzenie. Osiągnięte to zostało przez dopracowanie zawieszenia i geometrii podwozia, czy też dobranie właściwego ogumienia trzynastocalowych kół. Progresywne zawieszenie, mimo sportowej charakterystyki wybiera wiele mniejszych nierówności jezdni. Jadąc szybko w głębokim pochyleniu na łuku drogi ma się wrażenie, jakby pojazd był przyklejony do nawierzchni. Co prawda zastosowane zawieszenie upside-down nie jest tak doskonałe, jakim był wahacz pchany w Speedfightcie 2, jednak godnie i skutecznie go zastępuje. Wrażenie pewności prowadzenia i bezpieczeństwa jazdy jest tak samo wysokie jak u poprzednika. Na najwyższą notę zasługują również hamulce, a szczególnie przedni. Jest on na wskroś nowoczesny i bardzo skuteczny, pozwalający na swobodne dozowanie siły hamowania. Równie zaskakująco dobry jest tylny hamulec bębnowy. Dzięki nim nie miałem ani jednej sytuacji drogowej, gdzie obawiałem się, że nie zdołam wytracić prędkości przed zajeżdżającym mi drogę samochodziarzem.

Jak przystało na miejski skuter, jest bardzo zwinny i zwrotny, więc przeciskanie się przez zatłoczone miasto nie stwarza problemu. Pewne kłopoty zaczęły się, gdy byłem

Ten niepozornie wyglądający skuter kryje w sobie wiele ciekawych rozwiązań

zmuszony jechać w deszczu. Nie były to problemy techniczne, ale bytowe. Jazda małym skuterem miejskim pozbawionym szyby wygląda tak, że początkowo moknie jedynie korpuz i ręce, zaś później spływająca woda z kurtki nawadnia nam portki. Jeżeli są przemakalne, to jeździć wygląda jak niemowlak któremu zapomniano założyć na czas pieluchę. Speedfight 3 zapewnia jednak jeszcze jedną atrakcję z jazdy w deszczu. Otóż mimo że z tyłu jest jeden błotnik tuż nad kołem i drugi na końcu skutera, to i tak miałem całe plecy i kask ubłoczone tym, co tylne koło zebrało z jezdni. Najwyraźniej badania prototypu były robione podczas słonecznej pogody. Najwyraźniej zapomniano, że są kraje, w których pada deszcz, więc zignorowano podstawową funkcję ochronną błotnika. W zasadzie nie powinienem być aż tak zdziwiony, w testowanym swego czasu Peugeotie TKR również miałem blokco na plecach po sam kask, więc był czas przywyknąć, ja jednak nie przywykłem i uważam, że jest to wada.

Prezentowany Speedfight trzeciej edycji średnio przypadł mi do gustu. Od markowego skutera za prawie osiem tysięcy złotych należy wymagać dużo więcej, niż od taniego made in China. Fakt, że produkowany jest w Chinach nie

tłumaczy, że obniżając koszty przy utrzymaniu ceny detalicznej na dotychczasowym poziomie skuter ma wady obniżające jego funkcjonalność, jak choćby opisane problemy z tylnym błotnikiem, nieczytelną kontrolką kierunkowskazów, niewidocznymi przednimi kierunkowskazami w dzień, brakiem bocznej nóżki. Na wysoką ocenę zasługuje wspornik pracujące zawieszenie i doskonale prowadzenie skutera w zakrętach oraz wysoka stabilność jazdy na prostej mimo kolein i nierówności. Również nie mam zastrzeżeń do układu hamulcowego działającego wzorowo. Natomiast hałaśliwość układu wydechowego była mocno uciążliwa i psuła przyjemność z jazdy. Na koniec jeszcze o spalaniu. Patrząc w dane techniczne przed jazdami testowymi zauważyłem, że zbiornik ma pojemność 8 litrów, więc wydawało mi się, że zasięg na jednym tankowaniu będzie wynosił co najmniej 250 km. W końcu skuter jest napędzany niewysiloną jednostką napędową. Okazało się, że to tylko tak mnie się wydawało, skuter średnio spalał na setkę aż 4,6 l/100km, co daje zasięg zaledwie 174km. Może lepiej sprawuje się wersja droższa z silnikiem chłodzonym cieczą, może on ma mniejsze pragnienie na paliwo, jednak nadwozie to samo, więc należy jeździć również tylko wówczas, gdy nie pada i słońce świeci. 7

DANE TECHNICZNE

PEUGEOT SPEEDFIGHT 3

CENA 7990 zł

SILNIK

Typ:	dwusuwowy, chłodzony powietrzem
Układ:	jednocylindrowy
Pojemność skokowa:	49,1 ccm
Moc maksymalna:	2,99 kW (4,07 KM) przy 6900 obr/min
Moment obrotowy:	4,6Nm przy 6500 obr/min
Zasilanie:	gaźnik
Rozruch:	elektryczny/ nożny
Przeniesienie napędu:	automatyczna bezstopniowa

PODWOZIE

Rama:	stalowa rurowa
Zawieszenie przednie:	teleskopowe upside-down
Zawieszenie tylne:	wahacz wleczoney, jeden element resorująco-tłumiący
Hamulec:	przedni: tarczowy śr. traczy 215 mm
Hamulec tylny:	bębnowy śr. bębna 110 mm
Ogumienie:	bezdętkowe, przód/tył: 130/60-13, 130/60-13

WYMIARY I MASY

Długość:	1895 mm
Szerokość:	700 mm
Wysokość:	1120 mm
Masa pojazdu:	97 kg
Zbiornik paliwa:	8,0 l

DANE EKSPLOATACYJNE

Prędkość maksymalna w terenie:	licznikowe 71 km/h
Średnie zużycie paliwa:	4,6 l/100km

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

