



Zbog mnogobrojnih problema elektronskog sustava za ubrizgavanje goriva, uvjetovanih slabijom kvalitetom goriva na pojedinim tržištima, Peugeotovi stručnjaci su ponudili i verziju Jet Force opremljenog klasičnim rasplinjačem. Osim izmjenjene nekolicine detalja i boja pojedinih elemenata, C-Tech se odlikuje i prihvatljivijom cijenom

Bronhi - lakše se diše!

PIŠE: **BORIS METIKOŠ**

Prilikom našeg prošlog posjeta Španjolskoj i svjetskoj prezentaciji Ludixa Blastera iskoristili smo priliku i ekskluzivno odradili i drugi test, novu verziju Jet-Forca 50 pod nazivom C-Tech. S obzirom da novi model vizualno gotovo uopće ne odstupa od dosadašnjih izdanja, o samom izgledu i liniji skutera nećemo trošiti previše riječi.

Kao i svi dosadašnji modeli iz obitelji Jet Force, i C-Tech se oslanja na provjereni dizajn oštrog i agresivnog karaktera koji ovom skuteru osigurava veliku dozu sportskog šarma. Ovakvo usmjerenje najviše će cijiniti mlada klijentela, ali ni oni ozbiljniji neće ostati ravnodušni. Očito je da se navedeni Peugeotov sportaš vizualnim identitetom oslanja i na atraktivna rješenja današnje sportske moto produkcije. Ovdje prvenstveno mislimo na upečatljiva dvostruka prednja svjetla kao i na zašiljeni, visoko podignuti stražnji kraj. Ukratko, Peugeotovi dizajneri su s modelom Jet Force napravili dobar posao.

No, dizajn nije jedino što odlikuje predstavljeni model. Krenut ćemo od najznačajnije novosti, a ona se odnosi na novi stari sustav napajanja gorivom, odnosno, klasični rasplinjač koji se u C(Carburator) - Tech ugrađuje umjesto dosadašnjeg TSDI (Two Stroke Direct Injection) elektronskog ubrizgavanja. Naime, zbog mnogobrojnih problema koji su pratili inovativni TSDI sustav na tržištima s lošijom kvalitetom goriva, Peugeotovi stručnjaci su se odlučili po-

Umjesto 13" kotači su promjera 12" i na njih se ugrađuju gume dimenzija 120/70-12



nuditi i verziju s provjerenim rješenjem napajanja, na čiju pouzdanost u radu ne utječe minimalna razlika u kvaliteti goriva.

Što se tiče pogonskog agregata, on i dalje ostaje povjeren horizontalno smještenom,

vodom hlađenom dvotaktnom motoru. Ipak, u odnosu na prethodni model s elektronskim napajanjem zapremina je povećana sa 49,1 ccm na 49,9 ccm, izmijenjene su i vrijednosti promjera i hoda 39,9 x 39,8

Zahvaljujući krutom okviru i sportski podešenom ovjesu C-Tech je u vožnji iznimno kompaktan i čvrst





Iako izgleda identično kao i na predhodnom modelu kontrolna ploča C-Techa je opremljena drugačijim instrumentima

mm, prije 40 x 39,1 mm, kao i vrijednosti ukupne snage i okretnog momenta koji su sa 4,5 KS pri 7.250 okr/min i 5,12 Nm na 6.500 okr/min povećane na 4,9 KS pri 7.300 okr/min, dok je okretni moment od 4,8 Nm pri 7.000 okr/min nešto umanjen. Iako bi zlobnici komentirali da je Peugeot s ovim potezom napravio "korak unazad", opisane vrijednosti govore suprotno, jer performanse su još i bolje na visokim okretajima, a u potpunosti su zadovoljene i Euro 2 norme o ispušnim plinovima.

Da je riječ o novom modelu, osim natpisa C-Tech na bočnim oplatama naglašavaju i detalji poput ispušnog sustava racing orijentacije, odnosno, kick-startera za nožno pokretanje. Tu su još i vizualne izmjene koje se odnose na crnu boju sjedala suputnika, na crni rukohvat kao i na DPF okvir od dvostrukih aluminijskih greda, također obojane u crno.

Okvir od dvostrukih aluminijskih greda, sjedalo suvozača i rukohvati na modelu sa rasplinjačem crne su boje



U zavoje skuter ulazi sigurno i lako, te je vrlo stabilan i precizan u upravljanju





Kočnice sa diskovima promjera 226 mm srijeda i 190 mm straga su snažne ali i modularibilne. Uz priloženi racing ispušni sustav snaga motora primjerena je klasi, a ubrzanja su solidna. Rad je vrlo tih i ugladen dok je odgovor na ručicu gasa trenutačan

U praktičnoj primjeni gotovo da i nema razlike između C-Techa i modela TSDI. I na novom modelu sjedalo je smješteno na visinu od 820 mm, položaj nogu je udoban, podnica je hrapava, tako da sprječava klizanje stopala, a komande upravljača su dobro raspoređene i intuitivne. Jedino ograničenje, za one više rastom, odnosi se na relativno nisko pozicioniran upravljač koji prilikom jačih zakretanja udara u koljena. Ipak, dovoljno je samo malo izbaciti koljena izvan siluete skutera i ovaj nedostatak s kojim se suočava većina po gabaritima nestandardnih "pilota" je riješen. Ogladala su motociklističkog tipa, isturena i vrlo pregleдна.



Nakon uobičajene provjere instrumenata doživljavam još jedno iznenađenje. Naime, iako djeluje gotovo identično kao i na TSDI modelu, na komandnu ploču C-Techa se ugrađuju drugačiji instrumenti. Umjesto centralno smještenog obrtomjera ovdje se na njegovom mjestu nalazi veliki manualni brzinomjer u kojem je integriran brojač prijeđenih kilometara. Pokazivač temperature nije mijenjan, pa se i dalje nalazi na desnoj strani, no umjesto digitalnog displeja slijeva sada se ugrađuje pokazivač razine goriva u spremniku.

U vožnji je C-Tech 50 stabilan i siguran, iako i nešto manje okretan. Upravo oduševljava kompaktnost i čvrstina koju skuter prenosi na vozača u vožnji. U zavoje ulazi sigurno i lako, te je vrlo precizan u upravljanju i odgovara na najmanju reakciju vozača. Ovo zadnje posljedica je novih dimenzija kotača koji su sa "13 smanjeni na "12, s time da je presjek guma, 120/70-12, povećan kako se ne bi narušio faktor stabilnosti.

Rad pogonskog agregata vrlo je tih i ugladen, dok je odgovor na ručicu gasa trenutačan. Istina, Ludix Blaster, koji pokreće isti motor, reagira eksplozivnije i ostvaruje

bolja ubrzanja, no to je zasluga i manje ukupne mase od 79,5 kg nasuprot Jet Force-ovih 106 kg. Ipak, snaga motora je primjerena klasi, a ubrzanja su solidna.

Ovjes je pravi sportski, tvrdo podešen, no, svoju funkciju obavlja vrlo kvalitetno. I prednja vilica s cijevima promjera 32 mm i stražnji centralni amortizer dobro apsorbiraju sve neravnine na cesti bez neugodnog udaranja. Isto tako, ovakva podešenost osigurava kvalitetnija vozna svojstva, pogotovo prilikom prolaska kroz zavoj. Jedini problem javlja se prilikom prelaska preko naglašenijih uzastopnih neravnina, kada dolazi do narušavanja stabilnosti zbog kratkog hoda ovjesa i specifične, krute, konstrukcije okvira, no, to je klasični problem gotovo svih vozila na dva kotača.

SBC kočioni sustav, koji se sastoji od prednjeg diska promjera 226 mm i stražnjeg promjera 190 mm, po učinku spada u sam vrh klase. Kočnice su snažne, ali i modularibilne. Prednja kočnica je vrlo laka za doziranje i nije pretjerano agresivna, dok je stražnja kočnica po učinku vrlo slična prednjoj, te svoj zadatak obavlja bez zamjerke.

Sve u svemu, C-Tech u potpunosti ostaje vjeran kvalitetama, agresivnom dizajnu i sportskom usmjerenju cijele obitelji Jet Force. Iako je opremljen klasičnim, a ne elektronskim sustavom napajanja gorivom, performanse su na nivou prethodnika, čak možemo reći i da su malo poboljšane, s time da su

uklonjeni i svi problemi koji su na prethodnom modelu bili uvjetovani nedovoljnom kvalitetom goriva. No, osim pouzdanosti izostanak moderne tehnologije diktirao je i prihvatljiviju cijenu od 19.999 Kn, što je u odnosu na verziju TSDI ušteda od 1.600 Kn, s kojom se Jet Force C-Tech ponovno vraća u okvire klase malih sportskih hi-tech skutera. ■



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, dvotaktni
Promjer x hod: 39,9 x 39,8 mm
Obujam: 49,9 ccm
Hlađenje: tekućinom
Napajanje: rasplinjač
Mjenjač: variomatski
Okvir: dvostruke aluminijske grede
Ovjes: srijeda klasična vilica promjera 32 mm, hoda 85 mm; straga ocilirajuća vilica sa centralnim monoamortizerom, hoda 95 mm
Gume: prednja 120/70 - 12, stražnja 130/70 - 12
Kočnice: srijeda disk promjera 226 mm i čeljust sa 2 klipčića, straga disk od 190 mm i 2 klipčića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.914, širina 740, visina sjedala 820, osovinski razmak 1.314, težina 106 kg
Deklarirano: snaga - 4,9 ks (3,6 kW) pri 7.300 okr./min., max. okr. moment - 0,49 kgm (4,8 Nm) pri 7.000 okr./min.
Spremnik goriva: 8 l

+ dizajn, stabilnost, kočnice, pouzdanost rasplinjača

- cijena, smještaj suvozača