

Peugeot Django 50

TEST

PIŠE: FILIP FILIPOVIĆ; FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

JAHANJE OBLAKA



Moderno izveden retro dizajn, lijepe pastelne boje i solidna oprema već sami po sebi privlače pažnju, dok prostrana podnica, dovoljno mjesta za koljena i nestvarno mekano sjedalo mame na krstarenje. A tek tu vidite da Peugeot Django nosi oznaku 50, te kao takav nije jurilica, nego udoban vremenoplov

Iako se na prvi pogled čini da se radi o skuteru od barem 125 ccm, ispod raskošnih oplata, koje vjerno slijede stil koji se smatrao modernim šest desetljeća gledano unazad, krije se agregat kojemu je dovoljna ona najmanja registarska pločica. Ovo nije slučajnost jer Django dolazi u verzijama 50, 125 i 150 kubičnih centimetra, sve redom usklađenih u četiri takta, a jednake vanjštine. Osim po

agregatu moguće ih je razlikovati i po kombinacijama boja i opreme, ali za tako što ipak morate biti poznavatelj potpunog Django prodajnog programa.

Budući da je Django 50 relativno raskošan skuter male zapremine, ne čudi da su ubrzanja relativno slabašna, što dijelom imamo zahvaliti poštivanju svih propisanih eko normi, a dijelom težini od 110 kg. Kretanje na semaforu uglavnom je

frustrirajuće, kako za vas tako i za vozače iza. Tu nema nikakve živosti pa se jednostavno poželite i nogama odgurnuti kako biste pomogli agregatu. Za postizanje brzine od samo 30 km/h potrebno je približno stotinu metara, dok je još nešto manje od toga potrebno da dohvatite 50 km/h, što je u rangu zakonskog maksimuma za mopede i skutere do 50 ccm.

Iako smo Django 50 vozili i u noćnim satima, i to u doba kada je veći-

na stanovnika ove države bila prikovana uz TV ekrane znojeći se s reprezentacijom u četvrtini finala, našlo se na cesti onih koji su nas bijesno obilazili jer na semaforu nismo uspjeli dovoljno brzo krenuti. Svakako je to njihov problem jer imamo puno pravo sudjelovati u prometu, ali nažalost taj problem počinje biti naš onog trenutka kada nas počnu obilaziti na milimetarskim udaljenostima, pa čak i gurati u stranu.

Usporeni film

No, situacija nije nešto bitno drugačija ni na drugim skuterima od 50 ccm prigušenim Euro IV normama. Tako nam je na kraju preostalo samo

Poklopac spremnika goriva nalazi se u lijevom pretincu što ga baš ne čini praktičnim za ostavljanje nekih osjetljivih stvari

Prekidači su lijepi i široki, obrubljenim ukrasnim maskicama, ali teško dohvatljivi bez puštanja ručki



Podnica prihvaća sve veličine stopala dovoljno je široka kako biste između nogu mogli ponijeti i vrećicu s namirnicama

Na kontrolnim instrumentima nenametljivo se nalaze sve potrebne informacije



Maleno svjetlo u potpunosti prati linije prošlosti

Silueta je inspirirana Peugeotovim prvijencem S55 iz dalekih pedesetih godina



Iako male zapremine, Django je prilično velik i prostran skuter na kojem se bez problema mogu smjestiti dvije osobe

Peugeot Django 50

Obujam	49,9 ccm
Deklarirana snaga	3,7 KS (2,7 kW)
Težina s tekućinama	110 kg
Cijena	18.390 kn

pomiriti se s činjenicom da se ispod nas nalazi poprilično težak skuter čijih se 3,7 KS oslobađa pri 8.000 o/min uz maksimalni okretni moment od 3,5 Nm pri 6.200 o/min. Isto tako, primijetili smo da se taj najmanji četverotaktni agregat od 50 ccm neki put odbija pokrenuti, međutim nismo uspjeli shvatiti zašto je tome tako. Nije bilo nekog pravila, pa smo jednostavno prestali o tome razmišljati i počeli ga gotovo isključivo pokretati nožnim starterom.

Jednom upogonjen, agregat je izrazio tih pa je vožnja u tom segmentu vrlo ugodna i kada uhvatite putnu brzinu doista možete i uživati, pogotovo što se na vas ne pre-

nose nikakve vibracije. Udobnost je svakako na zavidnom nivou, pa bi po toj kvaliteti Django 50 mogao čak i konkurirati u nekoj višoj klasi.

Vožnja se lako može usporediti s onom na nekom oblaku, što realno nikako ne možemo usporediti, no baš to je ono što zamišljamo kada gledajući u nebo prekriveno kumulusima pomislimo kako bi bilo jahati na jednom od njih. Namjerno ciljajući rupe i neravnine na prometnicama, znali smo se uhvatiti razmišljajući je li moguće da je na ovaj skuter ugrađen aktivni ovjes koji smo nekako previdjeli. Nakon nekoliko trenutaka počeli bismo se smijati sami sebi jer naravno da se radi samo o odlič-

noj usklađenosti običnog ovjesa s malim kotačima od 12 cola i velikim debelim sjedalom, koje je toliko široko da i viši vozači imaju gotovo ispružene noge kada stoje u mjestu. Niži vozači bi ga svakako morali isprobati prije nego li se odluče za kupovinu.

Može li mekše i udobnije?

U svakom slučaju, osjećaj za upravljačem pripada u višu klasu, između ostalog i zbog već spomenute udobnosti u sjedalu, ali i zbog prostranosti na podnici koju imamo na raspolaganju. Ručice upravljača debele su i udobne za držanje, a prekidači lijepo dizajnirani i uklopljeni u ukrasne maskice, no danak

estetici plaćamo kada ih pokušamo dohvatiti. Oni su, naime, predaleko postavljeni te ih nije lako dohvatiti bez puštanja ručica upravljača.

Prednji kotač opremljen je diskom promjera 200 mm, koji usporava i zaustavlja Django sukladno njegovoj snazi, to jest solidno odrađuje svoju namjenu. Potpuno suprotno bismo opisali stražnji bubanj promjera 110 mm koji kao da je tamo samo zato što se to od njega očekuje. Nije da ima pretjerano bitnu ulogu u kočnji, pa to nemojte od njega niti očekivati.

Bez obzira na male kotače, Django je u vožnji vrlo stabilan, iako mu okretnost i nije jača strana zbog



Na prednjem kotaču 200 milimetarski disk odlično usporava i koči kretanje, dok stražnja kočnica kao i da ne postoji



Za slučaju potrebe na raspolaganju je i nožni pokretač koji smo na kraju koristili više nego onaj električni



Sjedalo je najspominjaniji dio ovog skutera i to samo po dobrom. Debelo, široko i vrlo udobno

popriličnih gabarita i glomaznosti, koju ipak ne smatramo manom. Naprotiv, ta glomaznost je prednost koja ovaj „mali“ skuter čini prometnom koje nije nužno zlo u brzom kretanju gradom prenatrpanim prometnicama, već ugodno prijevozno sredstvo kojem se svako jutro veselimo kada krećemo na posao.

Dašak povijesti

Stražnji kraj kapljičnog oblika moderna je verzija inspiracije koju Django pronalazi u Peugeotu S55 iz pedesetih godina prošlog stoljeća. Kako bi prikaz i podsjetnik na povijest bili čim vjerniji, vozačko i suvozačko sjedalo načinjeni su kao dvije zasebne jedinice koje naslonje-

ne jedna na drugu čine novu cjelinu. Original S55 imao je dva jednaka, potpuno odvojena sjedala postavljena jedno iza drugoga, dok je između bio učvršćen obruč za kojeg bi se suvozač uhvatio.

Bilo je to doba u kojem je bilo nezamislivo da muškarac ne propusti ženu pridržavši joj vrata ili joj ne prepusti mjesto u javnom prijevozu. Nije bilo predviđeno da suvozač(ica) obgrli vozača i tako se drži. Trebale su nam godine kako bismo uvjerali pripadnice ljepšeg spola da su držeći se tako ustvari „sigurnije“, što nam se danas često zna obiti o glavu u slučajevima kada nas kolega ili prijatelj zamoli da ga povežemo, a nema se za što osim za nas uhvatiti. Jednom

kada na Djangu ipak pristanete nekoga povesti mogao bi vam biti problem otklopiti oslonce nogu suvozača jer su oni duboko zabijeni u oklop, zajedno s izbočinom koja bi trebala služiti za njihovo otklapanje. Nama je to pošlo za rukom tek prtljajući prstima, za što smo morali skinuti rukavice.

Samo najnužnije

Suvozačko sjedalo moguće je zamijeniti poklopcem te tako od ovog skutera napraviti sportski jednosjed. Istražujući pretince i prtljažnik, ostali smo iznenađeni činjenicom da se potonji nalazi samo ispod vozačkog sjedala te da je zapremine taman za kacigu otvorenog tipa. To je za ovako veliki skuter neobično, ako ne i nedo-

lično, jer bilo da išli u školu, fakultet ili posao, uvijek imamo sa sobom više stvari nego li stane pod jedno sjedalo.

Ispred nogu se nalaze dva pretinca za odlaganje sitnica, a u lijevi je poprilično komplicirano nešto odložiti jer nema nikakvu pregradu već nakon odlaganja moramo brzo zatvoriti pretinac kako nam, primjerice, novčanik ne bi iz njega ispao. Kod otvaranja je vjerojatno i veći problem jer sumnjamo da ćete se na vrijeme sjetiti kako je potrebno stvari uhvatiti kako ne bi pale na tlo. U ovom se pretincu nalazi i poklopac spremnika za gorivo što je još jedna otegotna okolnost, osim ako pri točenju goriva niste posebno pažljivi, pa nikada ispustite niti jednu kap mimo otvora. S desnim pretin-



Bez obzira na male kotače, u vožnji je Django vrlo stabilan iako mu okretnost nije jača strana



Sjedala su fizički odvojena što podsjeća ne neka prošla vremena, ali i ostavlja mogućnost ugradnje poklopca umjesto suvozačkog sjedala kako bi se pojačao sportski doživljaj

nje utapa se u klasične linije i retro dizajn skutera, međutim pozadinsko osvjetljenje malčice umanjuje doživljaj jer bliješti neonski plavom bojom koja se nikako ne uklapa u ovu priču.

Sve u svemu, Django je lijep i moderan retro skuter koji izgled i estetiku u nekim segmentima plaća funkcionalnošću, kao što je slučaj s teško dohvatljivim prekidačima na upravljaču ili agilnošću. S druge strane je i nevjerojatno prostran, udoban i stabilan, a kupci na raspolaganju imaju široku paletu boja i dodatne opreme, što svakako proširuje mogućnosti personalizacije i funkcionalnosti. Ono što bismo ipak naveli kao najveći nedostatak je odnos snage i težine. Smatramo da bi najmanji Django ipak trebao biti nešto lakši, čak i ako tada ne bi mogao biti jednak svojoj snažnijoj braći. Takav bi svakako bio konkurentniji i okretniji u današnjem brzom gradskom prometu, dok je ovakav idealan za zbijene starogradske jezgre u kojima je promet spor i isprepleten, a vrijeme se mjeri nekim drugim satovima na kojima se kazalke bitno sporije okreću. ■

cem je nešto lakše jer se u njemu uz 12 V utičnicu, nalazi i poseban utor za mobilni telefon ili novčanik što ga čini praktičnijim za korištenje.

Kompletna je rasvjeta izvedena LED tehnologijom, a kako je njome lako manipulirati, postalo je uobičajeno da proizvođači tim elementom nekako naglase i označe svoja prometala. Tako niti Django ne odskakće od ostalih, pa je na prednjem dijelu Peugeotov lav uokviren stiliziranim LED dnevnim svjetlom na kojemu se nastavljaju linije prednje maske.

Srce starogradske jezgre

Kontrolni instrumenti kombinacija su analognog pokazivača brzine, kontrolnih žaruljica te digitalnog putnog računala unutar pokazivača brzine. Ovako jednostavno rješe-



Ono što nas je najviše oduševilo je sposobnost upijanja neravnina i rupa. Do vozača stigne možda pet posto vibracija i udaraca koje prime kotači



Iznenadujuće i pomalo razočaravajuće, prtljažnik se nalazi samo ispod vozačkog sjedala što je dovoljno za kacigu otvorenog tipa



Osim kromiranih dodataka i oni funkcionalni poput otvora za prozračivanje, dizajnirani su u duhu prošlog vremena



Kako se radi o četverotaktnom skuteru kontrola ulja nam je pri ruci jedino se moramo povremeno i sjetiti na nju



Iako će zlobnici reći kako prednji kraj podsjeća na Vespu mi ćemo ih podsjetiti kako je Peugeot prvi proizvođač skutera

TEHNIČKI PODACI

Motor: jedan cilindar
Promjer x hod: 39 mm x 41,4 mm
Obujam: 49,9 ccm
Odnos kompresije: n.d.
Razvod: 2 ventila
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Mjenjač: automatski, CVT
Završni prijenos: remen
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: klasična prednja vilica ø 40 mm; straga monoamortizer
Gume: prednja i stražnja 120/70-12
Kočnice: naprijed disk ø 200 mm; straga bubanj ø 110 mm
Dimenzije (u mm) i težina: visina sjedala 770 mm, osovinski razmak 1.350 mm, težina 110 kg
Deklarirano: snaga - 3,7 KS (2,7 kW) pri 8.000 o/min, maks. okr. moment - 3,5 Nm pri 6.200 o/min
Spremnik goriva: 8,5 l

+ udobnost i prostranost, upijanje neravnina, stabilnost, dizajn, izbor boja, udobne i debele ručke upravljača, cijena u odnosu na konkurenciju

- omjer snage i težine, ubrzanje, okretnost (u klasi), prekidači nisu nadohvat prsta, slaba zadnja kočnica, mali prostor pod sjedalom

cijena 18.390 kn

POGLED NA KONKURENCIJU	Agregat [ccm]	Maks. snaga [KS - o/min]	Maks. okr. moment [Nm - o/min]	Masa [kg]	Gume (sprijeda / straga)	Hod ovjesa (spr. / str.) [mm]	Osov. razmak [mm]	Visina sjed. od tla [mm]	Spr. gor. [l]	Cijena (kn)
Peugeot Django 50 4T	1 cil, 49	3,7 - 8.000	3,5 - 6.200	110	120/70-12 / 120/70-12	n.d. / n.d.	1.350	770	8,5	18.390
Kymco Like 50 4T	1 cil, 49,6	3,5 - 8.500	3,4 - 6.500	106	110/70-12 / 130/70-12	95 / 86	1.314	790	7	cca 18.000
Lambretta Special V50 4T	1 cil, 49,5	3,5 - 7.500	3,4 - 5.500	106	110/70-12 - 110/70-12	n.d. / n.d.	1.330	770	6,5	cca 22.000
Vespa Primavera 50 4T 3V	1 cil, 49,9	n.d.	n.d.	n.d.	110/70-12 / 120/70-12	78 / 69	1.340	780	7	25.310