

**Test**

**PEUGEOT BUXY 50**

# **UNISEX**

Z desetletji se je svet Piaggiove vespe in robato urezanih skuterjev po malem naveličal. In s tem je tudi trg skuterjev opazno zastal.

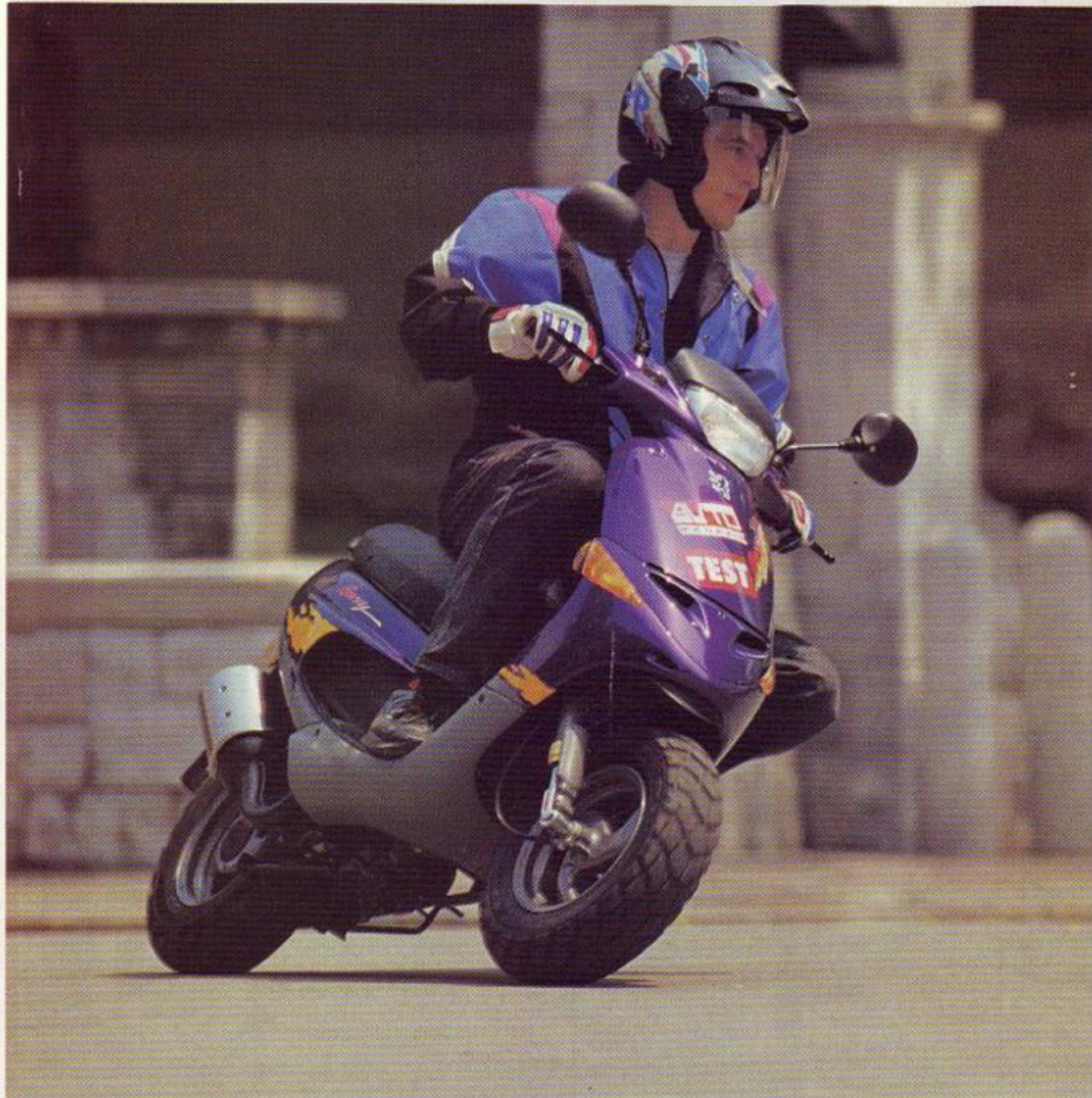
Potem pa preblisk.

Oblikovalcem je uspelo najti zanimivejše, povsem nove linije, vtipnjene v plastiko.

Tehniki so stavili na avtomatiko za sklopko in menjalnik.

In skuterji gredo spet v denar.

Visokim cenam navkljub.





Ljubljanski Claas je s precej dobesedno med prvimi pripeljal v Slovenijo skuterje nove generacije. Pa čeprav je bil Peugeot med zadnjimi, ki se je poslovil od škatlasto zarobljenih oblik.

Claas je dobesedno med prvimi pripeljal v Slovenijo skuterje nove generacije. Pa čeprav je bil Peugeot med zadnjimi, ki se je poslovil od škatlasto zarobljenih oblik.

Skuter buxy zares pade v oči.

Na daleč, z obliko (malce tezenskega pridiha ponuja) in barvo oznanja, da je ličen predstavnik nove generacije skuterjev, ki gredo po svetu za med.

Med mladimi in starimi.

Oči pritegne oblikovalska svežina. Uglajena drugačnost. Živahnost s športnim navdihom. Nič več ponarejanja linij, ki jih je odkril Piaggio. Nič izumetnjenja, ki so mu botrovali Japonci. Nič nerodnosti, ki so jo ponujali Tajvanci.

Videz ne var.

Buxy deluje tudi na pogled solidno, ko se zarez v Michelinove trebušaste gume z grobo urezanim dezenom, v povsem motociklistično vzme-



Prtljažnik v kljunu: 22 litrov ali za 3 kg prtljage

tenje in v prepričljive zavore. Potem odkriješ še udobje.

Recimo električni zaganjalnik: le nežen stisk gumba in 50-kubični motorček že tisti hip uglaljeno tiho zapoje z športno debelušne izpušne cevi. Nič več umazanih prstov in zataknjenih nohtov, tudi ne potolčenih gležnjev in obdrsnih čevljev zaradi brcanja v nožni zaganjalnik, ki je ostal pritaknjen k motorju le še za skrajno silo, če se skuja elektrika.

Tu je seveda tudi avtomatika v motorju: za sklopko in menjalnik. Le ročico plina privješ in buxy precej urno potegne in pospeši do sicer zakonsko omejene končne hitrosti, ki ne sme preseči 50 km na uro. Ni prav veliko. Toda zaradi prožnega motorja in zares iskrega pospeševanja se tak skuter lepo tekoče in živahnno zlije s prometnim tokom. In to veliko šteje, saj tako voznik ni v napoto drugim, ki zmrejo voziti hitreje. Zato je življenje na tem skuterju varnejše.

Zaradi vtisa in še bolj zaradi varnosti je skuter obut v večja kolesa, kot je bilo to še do nedavnega običaj. Tista drobcena 10-colska kolesa, obešena na simbolično vzmetenje, so

## Test

zahtevala gladko cesto in vešče roke na krmilu. Ni bil vsakdo vselej kos zadeti in prenekateri gospod ima skuter, zaradi padcev, v slabem spominu. Danes je drugače.

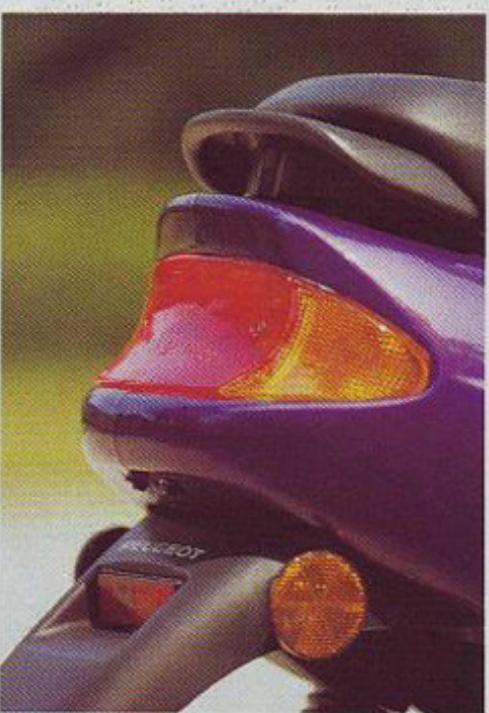
Gume so širše in zagotavljajo solidnejši oprijem. Prednji zavorni kolut in zadnji boben odlično ustavlajo. Toda izjemno me moti, da prednja zavora ne aktivira zavorne luči - to pa za varnost ni dobro, saj se praviloma večina zaviranj opravi s prednjo zavoro!

Tudi prednje vilice so učinkovitejše, kot je bilo to običajno za skuterje: Peugeot je segel po japonskih oljno vzmetnih vilicah znamke Showa sistema upside-down, ki se le še na ostrih grbinah odzivajo sunkovito. Zadek pa se opira na oljno vzmetni blažilnik, vpet v nihajno roko končnega prenosa moči in v cevni okvir - z levega boka skuterja.

V cevni okvir je vpet enovaljni dvotaktni 50-kubični motor, ki ga prisilno (v vetrnico) hlači zrak. Pa je kljub temu uglaljeno tih. Motor je sodobno zasnovan: lamelni ventil na sesalni strani, avtomatski čok, avtomatska oljna črpalka za mazalno olje, električni zaganjalnik, avtomatska sklopka in menjalnik sistema vario-



Prednji del: solidne vilice, trebušasta guma, učinkovita zavora



Lično: zadnja luč z utripalkami

matic, ki prek odpirajoče se jermencije in klinastega jermena tekoče spreminja prestavno razmerje.

Dvižni sedež (opremljen s ključavnico) pokriva votlino v plastični školjki, kjer so nameščeni motor, posoda za gorivo, posoda za mazalno olje in akumulator. Tu je videti nekaj nereda, saj bi lahko tehnični z nekoliko posluha pospravili zadeve in našli tudi prostor za manjšo prtljago. Je pa res, da je manjša votlina (22 litrov) vtisnjena v plastični kljun pod žarometom in zaprta s pokrovom, ki se zaklepa. Tu je prostor za čelado tipa "jet", ki jo Peugeot prodaja kot dodatno opremo - v barvah skuterja. No, nobene od domačih treh čelad mi ni uspel slačiti pod pokrov.

Buxy je solidno opremljen. Tu sta pregledni in dovolj mirni vzvratni ogledali, močna troblja, ročaj za sedežem. Prednja in zadnja luč ter utripalke so prav elegantno zliti z linijami vozila in solidno svetijo. Dva okrogla merilnika,



Pregledna armaturna plošča, preprosta stikala ob ročicah

## Povedano neuradno

**Ivo Sekne:** "Jaz bi šel še en krog! Prav simpatičen je. Luščkan. Všeč mi je, ker tako tekoče pelje, brez cukanja, takoj reagira. Daje varen občutek. In v klanec, tja na Ljubljanski grad, vleče kot po ravnem. Imam pa pripombo. Kakšna dekllica ga bo težko postavila na parkirno oporo. Stranska opora sploh ne bi bila odveč."

**Peter Pogačnik:** "Zbuja pozornost, pa ne samo pri mulariji. Atraktivni, lep in živahen skuter. Navdušujejo zavore. Sosedovemu sinu je tako všeč, da je papagaju, ki ga je dobil za prvo spričevalo, dal ime - Buxy!"

**Andrej Supé:** "Veseli me, da ima večja kolesa kot vespa in že na prvi vtis daje boljši občutek, kar se varnosti tiče. Odlična prednja zavora. Odlični vzvratni ogledali, ki sta povsem mirni. Super za poletje. Pa še dekleta rada pogledajo."

**Mitja Gustinčič:** "Tako je to: daš ključe sodelavcu, ki se že desetletja dolgo vozi po svetu z mopedom, da odpelje tak vljudnostno kratek krog, pa ga pol dneva ni nazaj! Razumem. Buxy mi je všeč. Razmišljam pa o ceni. Zdi se mi visoka, čeprav je v rangu cen skuterjev te kategorije."

za hitrost in količino goriva, sta v temi rdeče osvetljena. Stikala na krmilu pa so precej preprosta.

Kontaktna ključavnica tudi zaklepa krmilo skuterja. Vendar je, za več varnosti, ob parkirnem stojalu še kovinska zanka, da je mogoče skuter z verigo ali čim se solidnejšim prikleniti.

• • •

Prikleniti morda celo doma! Buxy je pač tako vabljiv in za vožnjo preprost, da bo hotela cela družina naenkrat sesti nanj. No ja, za dva je prostora dovolj.

**MITJA GUSTINČIČ**  
Foto: MATEJ DRUŽNIK

## Tehnični podatki

**Motor:** enovaljni - dvotaktni - prisilno zračno hljeni - vrtina in gib 40 x 49,1 mm - prostornina 49,13 kubika - kompresija 9,8 : 1 - največja moč 4,04 kW / 5,5 KM pri 6000/min - sesanje prek lamelnega ventila - uplinjač znamke Gurtner z avtomatskim čokom - elektronski vžig CDI - avtomatska črpalka za mazalno olje - nožni in električni zaganjalnik - akumulator 12 V 4 Ah - varovalka 10 A

**Prenos moči:** centrifugalna avtomatska sklopka - avtomatski menjalnik tipa variomatic: dve jermenici, klinasti jermen - zobniški prenos na zadnje kolo.

**Okvir:** jeklen cevni - medosna razdalja 1256 mm

**Vzmetenje:** spredaj oljno vzmetne teleskopske vilice znamke Showa tipa upside-down - zadaj oljno vzmetni blažilnik

**Kolesa in gume:** aluminijasta trikraka lita kolesa - prednja guma 120/90-10 - zadnja guma 130/90-10 - gume michelin reggae

**Zavore:** spredaj kolutna zavora ø 190 mm z dvobatno čeljustjo - zadaj bobnasta zavora ø 110 mm

**Mere in teža:** dolžina 1790 mm - širina z ogledali 760 mm - višina z ogledali 1260 mm - teža (suha) 81 kg - teža z vsemi tekočinami 92 kg posoda za gorivo 5,4 litra - posoda za olje 0,9 litra

**Cena: SIT 300.000\***

**Zastopnik:** Avtohiša CLAAS, Ljubljana,  
Vodovodna 93

### Končna ocena:

Skuter Peugeot Buxy: privlačno vozilce, preprosto za vožnjo, zanj ali zanjo, za širinajstletnika in za dedka hkrati. Vsa "karoserija" je plastična: ob podcu hitro popaka, so pa tudi popravila preprosta.

### Cene nadomestnih delov:

Cenik nadomestnih delov ob zaključku redakcije še ni bil izoblikovan!



Pod sedežem: motor z nihajno roko v kateri je sistem prenosa moči na zadnje kolo.