

**Test**

## **PEUGEOT SV 125 EXECUTIVE**

Delo osvobaja, je mogoče slišati.  
Ne vem, ne vem.  
Če zmore delo opraviti stroj, se menda ja ne kaže pritoževati.  
Mar ne?  
Avtomatika, na primer, je zagotovo prima stvar.  
Odpreš plin in že letiš.

Skuterje, ki morajo imeti zadaj privjačeno registrsko tablico, smo časom primerno kar nekako puščali vnemar.

Saj ne, da tablica sama po sebi moti. Vendar oznanja določene omejitve. Takšno vozilo pač ni tisti hišni ljubljenček, po katerem segajo ata, mama in mularija hkrati. Vsaj vozniško dovoljenje A-kategorije (16 let!) je treba imeti.

Tako na Peugeotov skuter SV 125 nisem bil niti pozoren in me je zato Claasova ponudba za test presenetila. Ujela me je nepripravljenega.

Kakšen je videti, vem.

Toda ali ima menjalnik?

Koliko sploh zmore?

Kakšne so že znane ocene?

Prevzamem ključe. V časovni stiski le na kratko prisluhnem navodilom. Ogledam si in si skušam vtisniti v spomin stikala. Stisnem gumb zaganjalnika. In poženem.

Ima avtomatiko v motorju!

Privijem plin.

Skuter ostro poskoči. Hitrost narašča: kazalec skorajda v hipu skoči z ničle na (skoraj) trištevilčno vrednost. Kakšnih sto kilometrov na uro že zmore, sodim tisti prvi hip. Tja do 140 km na uro pa seže skala, pregledno sestavljena med lučkami in kazalci ovalne



# **PRESENEČENJE**



**Armatura plošča: pregledna in bogata**



armaturalne plošče, nad katero se viha teman pleksi.

Huh, prima. Gledam v razmeroma mirni in pregledni vzvratni ogledali. Tista kolona avtomobilov pred semaforjem se še zbudila ni ta čas.

Prihranek časa je na koncu resda merljiv le v minutah. Več pa odtehta tista ugodna sproščenost. Tu je prednost lahkega dvokolesnika več kot

očitna. V prometu je neprekosljiv. Z nekaj malega elastičnosti pri prometnih pravilih se da v Še tako nemogoči gneči prav živahno krožiti.

Nikar takoj lop po glavi!

Del javnosti je, s policiisti vred, naklonjen ostrim hitrostnim omejitvam, v mestu še najbolj. Vendar ko se v mestu promet zgosti, ni več česa omejevati. Pač pa pospeševati!



Toda običajno vse stoji. Hrope. Zgubljeno opleta in zamuja. Toliko nesposobnih voznikov je tam zunaj, ki potrebujejo za kompenziranje lastnega neznanja vsaj dvakratni odmerek prostora in časa.

Ja. Vsega tega iz sedeža motoriziranega dvokolesnika sploh ni čutiti. Gladko zvijaš med ovirami. Parkiraš na vsakem vogalu, da le ni vsem pod nogami. In tako ohranjaš zdrav pritisk v žilah. Tudi ne bentisi vse počez. Odpiraš vrata, tudi domača, z nasimhem.

Peugeotov skuter SV 125 je zaradi motorja s 125 kubiki,

**Lično in solidno:  
zanimiva  
oblika;  
vertikalna  
nihajna  
roka,  
kulutna  
zavora**





**Časovni lok: desetletja ločijo  
Piaggiovo vespo in Peugeotov  
skuter. Ideja ostaja ista,  
udobje se bogati.**

podprtga z avtomatiko za sklopko in menjalnik, precej nevsakdanji. Po tej plati hodi z modo vštric.

Na pogled ni videti tako zelo moden. Deluje uglajeno. Toda danes se odrezano ravne površine umikajo igrivo urezanim okroglinam. Prednji del z blatnikom vred je sicer videti zanimiv, med sedežem in zadnjim kolesom pa je risarju zmanjkovalo idej. Zamerim tudi, da so oblikovalci vzeli za model podmernega človeka. Današnji (evropski) skuterji so risani tako, da je prostora v trikotniku sedež - dno školjke - krmilo dovolj tudi za visokoraspsegla voznika. Pri peugeotu SV 125 pa krmilo nekako sili v kolena. Zato je treba sedeti bolj nazaj, togo stegnjeno, kot pred desetletji v prvem razredu osnovne šole.

Peugeot SV 125 spada, upoštevaje še opremo in zmogljivosti, med cenejše skuterje in je po tej plati zagotovo dober nakup. Le zanemarljivo je dražji od bolje opremljenega petdesetaka. Kakšnih opaznih sledi varčevanja ni videti. Izdelava (odlitki, stiki in površina plastičnih delov karoserije, montaža) je solidna. Izstopa koretno in bogato opravljeno ličarsko delo. Tudi nad opremo se ne kaže pritoževati: bogata armaturna plošča (merilnik hitrosti, skupin in dnevni števec prevoženih razdalj, merilnik količine goriva v posodi pod sedežem, digitalna ura, kontrolne lučke), en ključ za vse ključavnice, prtljažnik za sedežem, obešalna kljuka tik pod sedežem, prtljažna votilna s pokrovom v ključu, votilna za čelado pod sedežem, par vzvratnih ogledal na krmilu, obogatenem s ščitniki rok, osrednja in bočna



parkirna opora, pod zaklenjenim pokrovom nevzsiljivo nameščen čep posode za gorivo; aluminijasta kolesa z nizkoprofilnimi gumami, kolut na prednjem kolesu, spodobno vzmetenje.

Skuter poganja enovaljni dvotaktni zračno hlajeni motor z lamelnim ventilom na sesalni strani. Klasika. Precej varčen mljin je tole: poraba »zelenega« bencina niha med štirimi in petimi litri na sto prevoženih kilometrov. Olje pa motorju dovaja avtomatska črpalka.

Variomatic: sistem jermenic vrtljajem motorja primereno tekoče spreminja prestavno razmerje; živahnost z naraščanjem hitrosti plahni. Toda iskrosti je kljub temu vseskozi dovolj, da zmore zavesti voznika. Upravljanje je preprosto: dve zavorni ročici na krmlju in ročica plina. Nezahtevno. Kar se tega tiče, voznika obrati potrebna. Je pa nujen občutek za zdravo mero. Skuter je hiter. Zato, predvsem na mokroti, pozor:

MITJA GUSTINČIČ  
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Vse pod ključem: čelada, prtljaga, gorivo

## Tehnični podatki



**Motor:** enovaljni - dvotaktni - zračno hlajeni (veronica) - sesanje prek lamelnega ventila - vrtina in gib 55 x 52,4 mm - prostornina 124,5 kubika - kompresija 6,1:1 - največja moč 8,0 kW (11,0 KM) pri 7000/min - največji navor (ni podatka) - uplinjač K-PB 18,4 - neosvinčeni bencin - avtomatska črpalka za dovod mazalnega olja - elektronski brezkontaktni vžig - električni zaganjalnik - nožni zaganjalnik - svečka NKG BP6HS - akumulator 12V 5Ah

**Prenos moći:** avtomatska centrifugalna sklopka - sistemi odpirajočih se jermenic s klinastim jermenom - zobniški sekundarni prenos na kolo

**Okvir:** dvojni jeklen cenvni - kot glave okvirja 25,5 stopinje - predtek 65 mm - medosna razdalja 1275 mm

**Vzmetenje:** spredaj vertikalna roka z nihajnimi ročicami, oljno vzmetni blažilnik - zadaj motor z ohišjem prenosa moći kot nihajni element, oprt na par oljno vzmetnih blažilnikov

**Kolesa in gume:** spredaj in zadaj iz aluminija lito kolo z gumo 100/90-10

**Zavore:** spredaj 1x kolutna ø 190 mm, sistem APS proti posedovanju vzmetenja ob zaviranju - zadaj bobnasta ø 110 mm, obe zavorni ročici na krmlju

**Mere in teža:** dolžina 1800 mm - širina 830 mm - višina 1190 mm - teža z vsemi tekočinami 99 kg - posoda za gorivo 8,8 litra - posoda za dvotaktno olje 1,1 litra

### Naše meritve:

Teža za vožnjo pripravljenega vozila:	102 kg
Poraba goriva - testno povprečje	4,21/100 km
Največja hitrost:	96 km na uro

Cena: SIT 460.800

Zastopnik: Avtohiša CLAAS d.d., Ljubljana, Vodovodna 93

## Cene nadomestnih delov

### Izbor nadomestnih delov (v SIT, s p. d.):

1. Zavorna ročica, komplet	1.144,80
2. Pogonski jermen	7.751,60
3. Bat in valj motorja, komplet	41.290,30
4. Tesnilo glave motorja	735,90
5. Prednje kolo s pnevmatiko	12.730,60
6. Prednji blažnik	4.398,20
7. Utripalka, prednja	4.006,80
8. Zaromet, prednji	11.962,00
9. Pletenica plina, komplet	5.280,00
10. Črpalka za olje	26.309,00
11. Desni bočni panel (pod sedežem)	5.143,70
12. Sedež	12.437,20
13. Desno ogledalo	7.791,60
14. Ročica plina, komplet	2.311,10

## Povedano neuradno

**Ivo Sekne:** »Ta malo poskočnež! Avtomatika (dobro vleče v klanec, tudi v dvoje) pa se včasih res prileže: izpit v žep, pa »gas«.

Ni mi všeč krmilo. In stikalo utripalk: preprosto preveč občutljivo je; hočeš izklipiti levi par, pa pretakneš na desn! Še nasvet: v dežu ostanite doma.«

**Mitja Gustinčič:** »Avtomatika se tudi s 125 kubiki lepo ujame. Pelješ ga preprosto kot moped ali kolo z motorjem ali kako se že to reče. Razmišljam, da za takšno preprostost pravi vozniki izpit sploh ni več potreben.«