

# Peugeot Django 150

TEST

PIŠE: IVICA VRHOVNIK; FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

## VELIKO SRCE MALOG PONIJA

Ime modela možda i budi asocijacije na vestern u režiji Quentina Tarantina, no ovaj skuter je dobio ime po Djangu Reinhardt, francuskom jazz virtuozu na gitari iz 1950-ih. U skladu s time, Peugeot Django 150 nije mustang, nego simpatičan poni sposoban svladati sve urbane izazove i još uvijek izvući poneki trik iz rukava, ako već ne i iz premalog prtljažnika. Živahan je to i ugodan gradski zvrk za sve one kojima je gušt vožnje sa stilom važniji od pukog transporta tijela, a retro krpice privlačnije od funkcionalne motociklističke odjeće



### Peugeot Django 150

Obujam	150,6 ccm
Deklarirana snaga	11,6 KS (8,5 kW)
Težina s tekućinama	137 kg
Cijena	27.290 kn

Ako broji jedva nešto više od 150 ccm, ovdje testirani Django 150 zatvara Peugeotovu gamu retro skutera. Od pedesetice koju smo imali na testu u jednom od prošlih brojeva Moto Pulsa, preko modela 125 do ove verzije 150, Django je rezultat suradnje načelno francuskog proizvođača s tajvanskim SYM-om. Iz te je priče nastao vrlo kompaktan i lijepo složen skuter za krstarenje gradskim ulicama u retro stilu.

Allure, Evasion i Sport nazivi su paketa, bolje reći kombinacija boja i opreme koji se dodatno mogu kombinirati, sve do personalizacije vozila. Nama je bio dostupan srednji paket opreme Evasion u Gulf kombinaciji narančaste i slonovača bijele

boje. Ukrasna sjajna lajsna u krom stilu proteže se vodoravno po dužini cijelog skutera i razdvaja navedene boje. Prednji blatobran lijepo je integriran bojom i oblikom u tijelo cijelog vozila, koje stoji na stiliziranim naplaticima.

Vozač sjedi na rebrastom i blago profiliranom sjedištu, a suvozač može tražiti sigurnost u rukohvatu koji obujmljuje cijeli stražnji dio sjedišta. Rebrasta je i podnica, a izbočeni dijelovi pojačani su gumom. Cijeli je skuter pun oku zanimljivih detalja, no taj je dio objedinio dizajn i funkcionalnost, što su dva različita pojma koja ne moraju uvijek ići ruku pod ruku.

Dopadljiva ploča s instrumentima kombinacija je analogne i digitalne

tehnologije, potpomognuta s nekoliko signalnih lampica. Osim što pruža osnovne informacije za funkcioniranje u urbanom svakodnevicom, po noći svijetli u oku ugodnoj neon-sko plavoj boji. Ispod instrument ploče, a ispred nogu vozača, nalaze se dva skromna pretinca za stvari s 12V utičnicom, dodatno ukrašena sjajnom lajsnom.

### Ugodniji od prosjeka

Na popisu dodatne opreme stoje artikli za pojačavanje isključivo vizualnog dojma, kao što je to slučaj sa setom naljepnica koje najbolje stoje na Sport opremi, ali istovremeno se kroz ukrašavanje može dobiti i na funkcionalnosti ako, primjerice, doplatite za kromirani prednji nosač

prtljage. On će primiti i koju sitnicu, što je važno s obzirom na relativno mali prtljažni prostor ispod sjedala. Naime, prtljažnik je smješten samo ispod vozačkog dijela sjedala, pa je, iako dubok, relativno kratak, tako da bi vrijedilo razmisliti i o nadoplati za kofer. Pridodajte tome vjetrobran i Django poprima touring notu, iako sumnjamo da bi netko kupio ovaj retro skuter radi odrađivanja duljih ruta.

Ali uputiti se Djangom 150 u kupovinu predstavlja samo redovan dnevni zadatak za ovog francuskog šminkera. Vozi se izuzetno lagano i prilično je udoban, bez obzira što kotači od 12" svojim dimenzijama ulijevaju dozu sumnje. Zanimljivo je pritom da Django 150 nije ni izbli-

Lijepa silueta Djanga vjerno odražava originalni francuski dizajn. Kopijama ovdje nema mjesta



**1)** Klasičan ključ je uparen s mehaničkom bravicom koja ponekad zna zakazati. Vjerujemo da je to samo problem našeg testnog primjerka

**2)** Prekidači će bolje odgovarati „dugoprstim“ vozačima, dok poluge kočnica odlično sjedaju u ruke

**3)** Instrument ploča predstavlja jednostavnu kombinaciju analognog i digitalnog te s osnovnim informacijama odlično funkcionira



Mali kotači od 12“ pridonose okretnosti. Django 150 je moguće spustiti u sasvim pristojne nagibe za jedan retro skuter, a do struganja po asfaltu dolazi tek pri laganom pretjerivanju

Simpatičan i praktičan, Django 150 je kao stvoren za izvući osmijeh na lice. Performanse nisu u prvom planu, ali uvijek smo bili prvi na semaforu



za tako mekano podešen kao verzija 50, tako da je i manje udoban od njega, ali je još uvijek iznenađujuće ugodan za skuter tako malih kotača. Dakle, ovjes lagano naginje na tvrdu stranu te je bitno čvršći nego na 50-ici, što znači da one veće neravnine ne uspijeva upiti, ali na gradskom asfaltu zapravo radi ugodnije od prosječnog skutera.

A sve bi bilo još i komfornije da je malo bolje odmjerena ergonomija. Tu prije svega mislimo na sjedalo, koje djeluje tvrde nego na 50-ici, a uz to je i prenisko postavljeno. To predstavlja poseban problem višim vozačima, koji gotovo da čuču u sjedalu, pa im je više opterećena stražnjica, posebno pri dužoj vožnji i prelasku preko neravnina.

### Naizgled masivan

Pridodajte tom niskom sjedalu i relativno uski upravljač i stječe se dojam da je skuter opran u pogrešnom programu perilice za rublje. Možda će nižim vozačima sve to i odgovarati, ali i njima su prekidači na upravljaču postavljeni predaleko od ručki i traže dozu navikavanja. Nasuprot tome, polugice kočnica odlično sjedaju u ruke, pri čemu desna, uobičajeno, aktivira prednju kočnicu, dok lijeva aktivira oba diska, koji glatko i dovoljno odlučno zaustavljaju ovaj naizgled masivan skuter.

Da ta masivna vizualnost vara postat će vam jasno čim prvi put pokušate promijeniti smjer. Django 150 ne samo da je iznimno okretan i



Iz kojeg god kuta snimali, estetske zamjerke nismo našli. Poželjeli smo glasnjiji ispuh, no tada cijela priča više ne bi imala smisla. Ili možda bi...

Iako upravljiv skuter, nego se i lijepo spušta u nagib te vam uz to dopušta da ga nagnete iznenađujuće duboko prije nego će njegovi istureniji dijelovi početi strugati po asfaltu. Dovoljno čvrst ovjes i relativno dugačak osovinski razmak čine Django i poprilično stabilnim, tako da prilikom skretanja ili napadanja oštrijih zavojata možete voziti i bitno agresivnije nego što to od jednog retro skutera očekujete. Svidjela nam se i okretnost na malom prostoru, koja je na razini lakih dvotaktnih modela od 50 ccm.

Na prvi pogled povećanje kubikaže sa 125 na 150,6 ccm izgleda

zanemarivo, baš kao što i 10 i 11,6 KS ne čine dramatičnu razliku. No, stvar je u tome da 125-ica istiskuje 8,9 Nm pri 7.000 o/min, dok verzija 150 raspolaže s nešto viših 11,2 Nm pri dosta nižih 6.000 o/min, sve to uz identičnu deklariranu potrošnju od 2,9 l/100 km. Dakle, 150-ica je potentnija na srednjim režimima vrtnje, gdje je to i najbitnije, što se, između ostalog, reflektira i na to da performanse ostaju vrlo slične i s potpuno opterećenim skuterom. Django 150 se nije gušio ni kad su na njega sjela dva muškarca, iako predlažemo da to radite samo do kvartovskog kafića.



Na lijepom i funkcionalnom sjedalu ima mjesta i za dva odrasla muškarca



Ispod odličnog sjedišta je (pre)malo spremište

POGLED NA KONKURENCIJU	Agregat [ccm]	Maks. snaga [KS - o/min]	Maks. okr. moment [Nm - o/min]	Masa [kg]	Gume (sprijeda / straga)	Kočnice (sprijeda / straga) [Ø u mm]	Osov. razmak [mm]	Visina sjed. od tla [mm]	Spr. gor. [l]	Cijena (kn)
Kymco Like 125	124,8	11,6-8.500	10,4-6.500	115	110/70-12 / 130/70-12	disk ø 220 / 200	1.314	790	7	22.495
Peugeot 150 Evasion	276	11,6	11,2-6.000	137	120/70-12 / 120/70-12	disk ø 200 / 190	1.350	770	8,5	27.290
Peugeot 125 Evasion	124,6	10,2	8,9-7.000	129	120/70-12 / 120/70-12	disk ø 200 / 190	1.350	770	8,5	25.690
Vespa Primavera 125	124,5	10,7-7.700	10,4-6.000	n.d.	110/70-12 / 120/70-12	disk ø 200 / bubanj	1.330	790	8	34.990

DIZAJN

# Francuske stilske vježbe

Peugeot Django smjestio se negdje na pola puta između američkog „streamline“ dizajnerskog smjera i ranog talijansko-vespaškog utjecaja. Dovoljno originalan da ne bude azijski klon Vespe s francuskim potpisom, pojavom evocira duh nekih minulih vremena i stila azurne obale iz pedesetih godina

prošlog stoljeća, s svojim linijama i detaljima odati je počast modelu S57 iz 1955. Iako najbolji u modernim gradovima, Django 150 djeluje kao stvoren za lagano krstarenje malim mjestima francuskog juga ili pak jadranske obale. Pritom vi ne morate biti Princ Reiner, a ona Grace Kelly, dovoljno je Django 150 parkirati na

rivi i popiti kavu u ugodnom društvu omiljene dame. Kako je o ukusima nezahvalno raspravljati, mi ćemo samo dodati kako bi za našeg Djanga radije odabrali jednobojnu Sport verziju sa stilizacijom startnih brojeva, no dvobojni Evasion će se sigurno više sviđati pripadnicama ljepšeg spola. Bez obzira na odabir, biti ćete primijećeni jer ovo vozilo osebnim dizajnom i detaljima definitivno privlači poglede. ■

Unutar naplatka od 12 cola ima mjesta samo za mali disk, ali on efikasno zaustavlja ovaj skuter



Nenametljivo i lijepo, stražnje svjetlo se fino uklapa u vizuru cijelog vozila



## Šarmer sa stilom

Pri stajanju u mjestu imali smo osjećaj da agregat na ler gasu pojačano vibrira, posebno kad je hladan, a sa njime pulsira i cijeli upravljački sklop. No tu pojavu možemo nazvati dodatnim šarmom vozila koji se ne plaća, utoliko više što jednom kad se ugrije radi sasvim ugađeno i ravnomjerno.

Ubrzanja zaokružuje odlično odmjeren variomatski prijenos. Ručica gasa se pri kretanju sa semafora može odvrtati odmah do maksimuma, nakon čega Django 150 čak iznenađujuće odlučno kreće s mjesta i s lakoćom ostavlja automobile

iza sebe. Lijepo ubrzava do nekih 70 km/h, nakon čega pomalo gubi dah, no međuubrzanja su dobra i vozač se u gradskom prometu ne osjeća inferiornu. Iako je maksimalna deklarirana brzina 95 km/h, u realnim uvjetima smo navukli još nešto više, ali više nas je veselilo ubrzanje kojim smo do toga došli.

Peugeot Django 150 je potpuno zaokružen proizvod svoje klase. S tehničke strane, dovoljno je male zapremine da ne stvara velike troškove, a opet dovoljnih performansi da nije smetalo na cesti. Vrlo originalnim stilskim rješenjima zadovoljiti će transportne i estetske potrebe svakog vozača koji nije naklonjen modernim vizurama.

Inače, glavni konkurenti bi mogli biti Kymco Like 150 i Vespa Primavera 150, no naši uvoznici za te marke ipak daju prednost slabijim verzijama 125. A čak i ako ga usporedimo s tim 125-icama, Peugeot Django 150 se cijenom smješta u zlatnu sredinu. Istina, s obzirom na ugrađenu tehniku, tražena svota od 27.290 kn kuna bi mogla biti i nešto niža, ali šik osjećaj i sloboda duha danas imaju svoju cijenu. Stoga, ako imate potrebu za neobaveznim i jednostavnim skuterom za svakodnevnu vožnju gradom u vrlo originalnom retro pakiranju, Peugeot Django 150 mogao bi biti odlično rješenje. Bolje nego što mislite. ■

Iz svake perspektive, Django je dotjeran komad jednostavne ali funkcionalne i praktične tehnike



Sklopivi oslonci za noge odlično se uklapaju u bočnu siluetu skutera

Django je moderan skuter, koji nudi više udobnosti i zabave nego što to očekujete od 150-ice, a istovremeno odiše s obilje retro stila



## TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> 1 cilindar, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 57,4 x 58,2 mm
<b>Obujam:</b> 150,6 ccm
<b>Razvod:</b> 1 bregasta osovina i 2 ventila
<b>Hlađenje:</b> zrakom
<b>Starter:</b> električni
<b>Ubrizgavanje:</b> elektronsko
<b>Mjenjač:</b> CVT
<b>Prijenos:</b> remen
<b>Okvir:</b> cjevasti
<b>Ovjes:</b> klasična prednja vilica $\varnothing$ 40 mm, straga monoamortizer $\varnothing$ 53 mm, podesivo predopterećenje
<b>Gume:</b> prednja 120/70-12, stražnja 120/70-12
<b>Kočnice:</b> naprijed disk promjera 200 mm, straga disk promjera 190 mm, ABS
<b>Dimenzije i masa:</b> dužina 1.925 mm, širina 710 mm, visina 1.190 mm, međuosovinski razmak 1.350 mm, visina sjedišta 770 mm, masa 137 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga – 11,6 KS (8,5 kW), maks. okr. moment 11,2 Nm pri 6.000 o/min, deklarirana prosječna potrošnja 2,9 l/100 km, maksimalna brzina 95 km/h
<b>Spremnik goriva:</b> 8,5 l

**+** dizajn, živahan pogonski agregat, okretnost, lakoća upravljanja, stabilnost

**-** prenisko sjedalo, uzak upravljač, udaljeni prekidači, mali prostor pod sjedalom

**cijena 27.290 kn**