

*Esencijalni dizajn velike originalnosti, minimalistička oprema u serijskoj postavi, mnoštvo dodatne opreme za personalizaciju nakon kupnje i pristupačna cijena samo su neke od karakteristika najnovije izvedbe Peugeotovog skutera*

## Ludo, luđe, Ludix

PIŠE: **BORIS METIKOŠ**

**N**a posljednjem sajmu u Parizu Peugeot je predstavio cijelu gamu novih skutera pod zajedničkim nazivom Ludix, koji bi kupce trebali osvojiti svojim neobičnim i jednostavnim dizajnom, ali i vrlo primamljivom cijenom. Pod motom "manje je više" novi model se nudi u 6 različitih varijanti koje se jedna od druge razlikuju po zapremini, veličini kotača i opremi.

Najupečatljiviji detalj Ludixa zasigurno je njegov nekonvencionalni dizajn izveden vrlo radikalno i minimalistički, bez naglašenih pretjerivanja. Kod Ludixa je sve nekako jednostavno i smireno, baš onako kako bi to na jednom skuteru male zapremine i trebalo biti. Isto tako, i povijest uči da su nekada najjednostavnija rješenja ujedno i najbolja rješenja.

U cjelini Ludix djeluje kao malo umjetničko djelo, što mu osigurava visoku razinu originalnosti i osobnost koje su potpuno različite od konkurencije. U odnosu na dosadajna tradicionalna dizajnerska rješenja Peugeot najavljuje veliki zaokret jer predstavljeni model svojim izgledom otvara vrata jednoj sasvim novoj di-

**Modernistički Peugeotov moped u vožnji se pokazao vrlo agilnim prilikom upravljanja i promjene smjera kretanja**





**Konstrukcija  
čeličnog  
cjevastog  
okvira važan je  
detalj u dizajnu  
stražnjeg kraja**



**Originalan i  
esencijalan  
dizajn koji  
karakterizira  
sve modele iz  
Peugeotove  
obitelji Ludix**

**Cijena 14.410 kn**



### Četiri verzije Ludixa

Uz predstavljeni Ludix Elegance Peugeot svojim kupcima nudi još četiri verzije ovog modela zapremine 50 ccm: Trend, Snake, One i Classic. "One" je najjeftiniji model s jednim svijetlom, namijenjen onima koji vole male i okretnne skutere na kotačima od 10" (10.925 kn). "Snake" je off-road verzija Ludixa One koja se ističe svojim jednobojnim mat bojama kao i gumama terenskog profila (14.410 kn). "Trend" se također oslanja na male kotače od 10", ali ga za razliku od prethodnih modela karakteriziraju dva svijetla na prednjem štitu (14.033 kn), dok je Classic inačica modela One koja se oslanja na veće kotače od 14" (12.244 kn). Razlike između spomenutih modela vidljive su još i u ukupnoj težini kao i u elementima kočionog sustava, što ćemo podrobnije opisati u testovima koje tek slijede u narednim brojevima Moto Pulsa.

**Instrument ploča  
opremljena je samo s  
najosnovnijim pokazivačima  
i smještena je u  
prednjem vjetrobranskom štitu**



menziji skutera minimalističke izvedbe. Izgled mu je zaista poseban i to mu se ni u kom pogledu ne može osporiti. To će najviše cijeniti mladi korisnici i djevojke, a pogotovo oni trend-setteri koji u stopu prate najmodernija modna rješenja. Zato, neka nas ne iznenadi ako ovaj skuter postane jedan od protagonista priloga "sa špice" u nekom od sljedećih izveštaja Svilanovog "Glamour Caffea".

Mi smo došli u dodir s verzijom Elegance koji se oslanja na kotače od 14" i koji nam je i najljepši u porodici Ludix. Na visoke kotače ugrađuju se gume dimenzija 80/80 sprijeda i straga. Najveća razlika među Ludixima nalazi se na vjetrobranskom štitu: dva rasvjetna tijela koja se sastoje od klasičnog okruglog fara i leće za dugo svijetlo. Interesantan je i smještaj male instrument ploče koja je niska i integrirana u oplatu s prednje strane upravljača, a sastoji se samo od najosnovnijih elemenata kao što su brzinomjer, mjerac ukupnog broja prijeđenih kilometara te kontrolne žaruljice pokazivača pravca, dugog svijetla te ulja. "Otkaćenom" dojmju upravljačke ploče doprinosi i atraktivna podloga narančaste boje. S obzirom na nekonvencionalni smještaj preglednost joj je dosta loša, a informacija jesu li kontrolne žaruljice po danu uključene ili ne gotovo da je jednaka nuli. Isto tako, nedostaje i pokazivač količine goriva u spremniku, koji je zamijenjen klasičnom "pipom" za gorivo ispod prednjeg dijela sjedala koja zahtjeva ručno prebacivanje na rezervu.

Platforma za noge vrlo je uske izvedbe, a ukupni komfor nogu ograničava još i središnji tunel naglašenih dimenzija, čime je vozaču omogućeno samo pomicanje nogu po uzdužnoj osi. Suvozaču su nasuprot tome namijenjeni udobni oslonci za noge motociklističkog tipa i držač za ruke pozicioniran iza sjedala.

Sjedalo je također usko, ali je dugačko i dobro tapacirano, tako da na Ludixu vožnja u paru ne predstavlja nikakav problem. Prtljažni prostor ispod sjedala gotovo da i ne postoji, a i ono malo što je namijenjeno prijevozu sitnica jedva da je dovoljno za smještaj osobnih dokumenata. Ukupan dojam popravlja kuka za prtljagu za iznenadne potrebe na prednjem štitu. No, ako ste u mogućnosti, nemojte previše dvojiti, već odmah doplatite set za ugrad-

Ludix Elegance karakteriziraju veliki kotači od 14" i dva okrugla svjetla sprijeda postavljena okomito jedno iznad drugog



nju kofera s popisa dodatne opreme. Isplatiće se, vjerujte.

Kompletan stražnji kraj na bokovima vizualno upotpunjuje i naglašava otkrivena stražnja konstrukcija čeličnog cjevastog okvira. Ništa manje atraktivno ne djeluje niti završetak u obliku plastičnog nosača sa "štop" svjetlom i pokazivačima pravca koji djeluju kao da su upravo posuđeni iz nekog kompleta "Lego" slagalica.

Što se motora tiče, tu je već odavno sve dobro poznato zahvaljujući upotrebi provjerenog Peugeotovog zrakom hlađenog jednocilindričnog agregata zapremine 50 ccm. Ipak, u odnosu na prethodne verzije blokovi i kućište motora imaju tanje stjenke, pa je i cijeli motor sada lakši. Isto tako, zahvaljujući novom sustavu ubacivanja zraka u ispuh, Ludixov motor u potpunosti zadovoljava Euro 2 norme.

Iako mu je oprema maksimalno reducirana kako bi se i troškovi proizvodnje smanjili na najmanju moguću mjeru, ergonomija je na ovom Peugeotovom skuteru vrlo kvalitetno izvedena. U prilog tome govori i položaj vozača u sjedalu: vrlo je udoban i prostran zahvaljujući dobro odmjerenoj udaljenosti između sjedala i platforme za noge. Svoj doprinos u ovome daje prednji štit, koji je naglašeno nagnut prema naprijed kako bi se oslobodio prostor za koljena, ali i upravljač velikog radijusa postavljen na dobro odmjerenoj visini kako bi se izbjeglo zapinjanja upravljača za noge i osiguralo sigurno manevriranje. Isto tako, sve malobrojne komande su intuitivne i nalaze se na dohvat ruke, uključujući i one električne.

U vožnji se "elegantna" verzija Ludixa pokazala vrlo upravljivom i agilnom prilikom promjeni smjera kretanja. Oduševila nas je i mala širina skutera zahvaljujući kojoj se ovaj model u gradskoj gužvi snalazi doslovno "kao riba u vodi". Nikakvih problema nismo imali niti na dionicama sa oštećenim kolnikom zahvaljujući visokoj podnici, krutom okviru i visokim kotačima. Okvir se prilikom takvih opterećenja ponaša vrlo čvrsto i ne odgovara nikakvim uvijanjem. Dakle, u vožnji Ludix ne otkriva da je najjeftinije vozilo u kući. Prednja upside-down vilica također je čvrsta i klizna, dok stražnji amortizer nikada ne odgovara previše kruto.

Ludix Elegance 50 nas je ugodno iznenadio i svojom maksimalnom brzinom od 80 km/h.

Istina, prilikom kretanja se osjeća zakašnjenja reakcija na komandu gasa, ali već nakon samo nekoliko metara testirani Peugeot počinje ubrzavati vrlo živahno i progresivno.

Kočioni sustav je povjeren prednjem disku promjera 190 mm na koji djeluju jednoklipna kliješta i stražnjem nešto klasičnijem rješenju u obliku bubanj kočnice promjera 110 mm. Kočnice su u potpu-



Sprijeda se ugrađuje upside-down vilica i disk promjera 190 mm



Sputniku su namijenjeni oslonci za noge motociklističkog tipa





Položaj vozača u sjedalu vrlo je udoban i prostran. Potpunu udobnost nogu umanjuje središnji tunel na podnici



nosti primjerene performansama skutera, a odlikuje ih još i kvalitetno doziranje.

Na kraju možemo samo konstatirati kako je Ludix 50 Elegance vrlo uspješno vozilo izvedeno u potpuno novom "minimalističkom", ali zato vrlo atraktivnom stilu koji će zasigurno očarati sve korisnike željne dokazivanja i aktualnih, trendovskih proizvoda. Dodamo li tome još i

atraktivne boje, možemo mu predvidjeti jedino svijetlu budućnost. Ipak, iznenađenje dolazi na kraju: cijena od 14.410 kn nije baš previše atraktivna kako smo priželjkivali nakon službene prezentacije i najave od 1000 Eura. To više što svaki detalj s popisa bogate opreme zahtijeva dodatne financijske troškove. Peugeot ovaj puta igra na kartu neodoljivosti. ■



#### TEHNIČKI PODACI

**Motor:** jednocilindrični, dvotaktni

**Hlađenje:** zrakom

**Promjer i hod:** 40 x 39,1 mm

**Obujam:** 49,1 ccm

**Paljenje:** elektronsko

**Prijenos:** s automatskim varijatorom odnosa

**Napajanje:** rasplinjač

**Okvir:** od čeličnih cijevi

**Ovjes:** sprijeda upside-down vilica; straga oscilirajuća vilica i jednostruki amortizer

**Gume:** prednja 80/80-14, stražnja 80/80-14.

**Kočnice:** naprijed disk od 190 mm i kočiona klijesta sa 2 klipca, straga bubanj od 110 mm.

**Spremnik goriva:** 5,7 l.

**Dimenzije (u mm) i težina:** duljina 1.800, širina 680, visina sjedala 810, težina: 74 kg

**Deklarirano:** snaga - 4,2-7.000 okr./min

**Max. brzina:** 80 km/h

**+** originalni dizajn, vozne osobine, uska konstrukcija, veliki kotači

**-** prtljažni prostor, skromni instrumenti