

Nie tylko motocykle można podzielić na kategorie. PGO PMX Naked pretenduje do miana rasowego streetfightera wśród skuterów. Czy zasługuje na to, by dołączyć do wojowniczej rodziny?

Tekst: Piotr Ganczarski,
zdjęcia: Jacek Hanusz



PGO PMX Naked

KIESZONKOWY STREETFIGHT

PMX Naked to nowość tajwańskiego PGO na rok 2008. Już nazwa sugeruje, w jakim celu został stworzony. Przydomek „naked” i wszystko jasne. Owiewka jest na tyle skąpa, że zakrywa tylko elementy konstrukcyjne. To oraz niewielkie gabaryty i niska masa sprawiają, że jadąc, czujemy się jak na hulajnodze z siedzeniem. Agresywna linia i typowo streetowe smaczki z pewnością przypadną do gustu początkującym wojownikom

ulicznym. Producent zadbał, aby PMX Naked wyglądał spartańsko i zarazem nietuzinkowo – jak na rasowego streetfightera przystało. Już aluminiowa kierownica z poprzeczką i osprzętem podpowiada, o co tu biega. Frezowane klamki, bajeranckie końcówki kierownicy i cyfrowy, podświetlany na niebiesko zegar nie pozwalają wątpić, że mamy do czynienia z maszynką, która chce się wybić z tłumu. W parze z kierownicą i osprzętem idą

dwukolorowe malowanie, lakierowane lusterka, tylna lampa z białym kloszem i diodami LED oraz wypasiony olejowogazowy amortyzator z regulacją napięcia wstępnego sprężyny i zbiorniczkiem wyrównawczym. Co prawda można narzekać na jakość położenia lakieru, ale trzeba przyznać, że wygląd jest mocną stroną tego rollera. Niestety, wygodna, szeroka kierownica sprawia, że w korkach nie jest już tak przyjemnie, a duże, dobrze pokazu-



▲ Kokpit nie grzeszy mnogością funkcji. Schowek pod kierownicą pomieści tylko najniezbędniejsze drobiazgi.



▲ Układ hamulcowy nie dość, że fajnie wygląda, to jeszcze niezgorzej hamuje.



▲ Karbowane klamki i końcówki kierownicy z materiału udającego carbon podkreślają dbałość o szczegóły.



▲ Tylny amortyzator już samym wyglądem dodaje szyku. Spisuje się również nieźle.



▲ Schowek pod kanapą jest za mały, aby wszedł do niego kask jet z długą szybą.



▲ Lampa na diodach LED oraz kierunkowskazy z białymi kloszami – jak szaleć, to szaleć.

TER

jące to, co dzieje się za plecami lusterka nie poprawiają sytuacji, a wręcz przeciwnie. Trzeba się deczko namanewrować, by przecisnąć się między stojącymi w korkach samochodami. Nie zmienia to jednak faktu, że miasto jest żywołem PGO i tu czuje się najlepiej. W miejskich warunkach nie są przecież potrzebne turystyczne owiewki, szyby, kufry i inne ozdóbki w tym stylu, które tylko psułyby linię wojowniczego bzyka.



► Ciąg dalszy na str. 124

Przednia tarcza hamulcowa typu Wave, w połączeniu z pływającym zaciskiem o dwóch tłoczkach i z przewodem w stalowym oplocie, pozwala na wykonanie stopie. Tylny bębenek też nie ma większych problemów ze zblokowaniem koła, co w zestawie z wydajnym przodem daje bardzo dobre opóźnienia. Zawieszenia pracują bez zarzutu – nie zdarzyło mi się, by podczas testu któreś osiągnęło kres swoich możliwości. Sprzyjają temu aluminiowe felgi o średnicy 12 cali i szerokie opony (przód – 120, tył – 130). Dzięki temu nawet po większych dziurach i kocich łbach skuter przelatuje pewnie, trzymając wyznaczony tor jazdy.

Wziąwszy pod uwagę zadziorny wygląd maszynki, tym bardziej szkoda, że dwusuwowy singielek o pojemności 50 cm³ jest jak z innej bajki. Spalanie na poziomie 5 l/100 km to w przypadku pięćdziesiątki kompletna pomyłka. Ponieważ zbiornik paliwa ma ciut większą pojemność, oznacza to konieczność zawarcia trwałej znajomości z obsługą najbliższej stacji benzynowej. Jako się rzekło, PGO pali 5 l, tyle że pod 190-centymetrowym facetem. Pod nastolatkiem serducho Nakeda na pewno okaże się żwawsze i mniej paliwożerne. Byle nie był zbyt wyrośnięty, bo jeśli ma powyżej 180 cm będzie chodził z poobijanymi kolanami.

Na prostej udało mi się wycisnąć z PMX-a 58 km/h, jednak gdy stanąłem w szranki z napotkaną pod światłami Gilerą 50 Runner, musiałem pogodzić się z widokiem oddalającego się rywala. Niewielkie gabaryty i spartański design dały się we znaki ergonomii i uniwersalności tej maszynki. Przekręcenie kluczyka do pozycji

■ Silnik	
1-cylindrowy, 2-suwowy, chłodzony powietrzem.	
Pojemność skokowa	49 cm ³
Stopień sprężania	6,8:1
Moc maks.	2,85 KM (2,1 kW) przy 5700 obr/min
Zasilanie	gaźnik
Zapłon	CDI
Smarowanie	z dozownikiem oleju
■ Podwozie	
Rama	stalowa
Zawieszenie p/t	widelec teleskopowy/
poj. amort. z reg. nap.	wstępnego sprężyny
Hamulce p/t	tarcza o śr. 190 mm,
	z zacisk dwutłoczkowy, pływający / bęben
Opony p/t	120-70-12 / 130-70-12
■ Wymiary i masy	
Dł./szer./wys.	1807/637/1116 mm
Masa	83 kg
Pojemność zbiornika paliwa	5,1 l
■ Cena	
	5999 zł
■ Wyposażenie	
Schówek na kask	●
Schówek na drobiazgi	●
Bagażnik	●
Topcase	○
Szyba	○
Blokada kierownicy	○
Zegar	○
Wskaźnik poziomu paliwa	○
Licznik przebiegu dziennego	○
Rozrusznik el./nożny	○
Podstawa centralna/boczna	○



blokady kierownicy okazuje się utrudnione przez obudowę kolumny kierownicy. To samo tyczy się otwierania wlewu paliwa – tu kluczyk spotyka się z masywnym uchwytem dla pasażera. Schówek pod kierownicą ograniczono do niewielkiej kieszeni, a pod kanapą zmieści się tylko jet z krótką

szybką. O jeździe w dwie osoby najlepiej zapomnieć, bo pasażer ląduje siedzeniem w miejscu, gdzie powinien się trzymać.

Jednak są to detale, którymi uliczny łobuziak raczej się nie przejmie. W końcu to nie skuter turystyczny, lecz streetfighter w wersji mini.

