

Doohan iTank

TEST

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ; FOTO: ŽELJKO PUŠĆENIK

SLIKA DOBRA, NEMA TONA

Dok nečujno zuji na jeftinu električnu energiju, inovativan Doohan iTank pruža performanse dostojne današnjeg benzinskog skutera od 50 ccm. Istovremeno od njih nije nešto dramatično skuplji, pa tako gotovo ispada da treći kotač dobijete gratis

Iako se u nagibu relativno lako dođe do graničnika, a ni gume nisu vrhunske kvalitete, iTank s dva prednja kotača ipak ulijeva dodatno povjerenje pri prolasku kroz zavoje ili kod skretanja u raskršćima



Zbog izostanka bilo kakvog zvuka vam se čini da jurite sporije nego što je to doista slučaj. Zlobnici bi rekli da je to zato što ionako uvijek idete sporo. No, veći je problem što vas pješaci uopće ne čuju, što je posebno opasno ako okrenuti ledima koračaju u istom smjeru kao i vi, pa već po navici i sluhu, naglo skrenu pod pravim kutom u naumu da prijeđu cestu, uvjereni kako nikog nema iza njih. Vjerujte nam na riječ, kad dođe do kontakta, nadamo se samo očima, strah će biti obostran.

Znaju to i veliki proizvođači, no svedeno se s dosta opreza uključuju u tu priču, za razliku od kineskih start-up tvrtki, koje za što upečatljiviji ulazak u taj rastući segment ne biraju sredstva. Ako treba, novu marku će nazvati po peterostrukom svjetskom prvaku u kraljevskoj klasi, iako legendarni Mick Doohan i šutljivi Doohan iTank nemaju ništa zajedničko ni u petom koljenu.

No, to samo potvrđuje da su u poimanju posla napredovali u odnosu na vrijeme velike invazije kineskih benzinskih skutera otprije kakvih 15 godina, kada su u konjateljima dopremali bezlične proizvode s takvim alfanumeričkim imenima modela da bi pri pokušaju njihova izgovaranja riskirali da iščasaite jezik. Doohan iTank već lijepo klizne niz grlo, a kao cjelina ne bude ni oko.

U usporedbi s bratskim modelom iTango, čiji test smo objavili u prošlom broju Moto Pulsa, iTank je veći, snažniji, konkretniji i skuplji, te bogatiji za hod unazad, čijim aktiviranjem se javlja piskutavi zvučni signal kao na kamionu. No, izuzmemo li taj dodatak - koji i nije baš nešto koristan s obzirom da je 99 kg težak skuter lako pomaknuti unatrag već i mlataranjem rukama po zraku - iTank

je, zapravo, slabije opremljen od jeftinijeg modela iTango.

Tako ne nudi mogućnost zaključavanja ovjesa, nema pametni ključ, a nema ni onog sintetičkog ženskog glasa koji s vama priča kad sjednete na skuter. No, najviše od svega nam je nedostajala tipka Hi, čijim pritiskom jeftiniji iTango na svoje zvučnike pušta snimljeno turiranje benzinskog motocikla. Da, znamo da „bruum, bruum“ zvuči djetinjasto, ali bi na ovom električnom skuteru takav infantilni detalj itekako dobro došao. Ovako treba razmisliti o nabavki zvonca za bicikl.

Naime, iako bitno tiši od benzina, svi električni skuteri i motocikli ipak ispuštaju neki zvuk. Ne i Doohan iTank, koji je gotovo potpuno nijem. Nema čak ni onog pištanja kod uključivanja pokazivača smjera. I to je problem.

Zbog izostanka bilo kakvog zvuka vam se čini da jurite sporije nego što je to doista slučaj. Zlobnici bi rekli da je to zato što ionako uvijek idete sporo. No, veći je problem što vas pješaci uopće ne čuju, što je posebno opasno ako okrenuti ledima koračaju u istom smjeru kao i vi, pa već po navici i sluhu, naglo skrenu pod pravim kutom u naumu da prijeđu cestu, uvjereni kako nikog nema iza njih. Vjerujte nam na riječ, kad dođe do kontakta, nadamo se samo očima, strah će biti obostran.

U slobodnom padu

Što je sušta suprotnost onome što se dogodi kad vas prolaznici uoče na vrijeme. Primijetili smo to i ranije, ali većina ljudi sa simpatijom gleda na ovakve električne „igračke“. Vjerojatno ih smatraju manje opasni-



Na ploči s instrumentima vidite koliko ampera u svakom trenutku trošite, ali i koliko ih proizvodite kod regenerativnog kočenja



Bosch elektromotor je smješten u glavčini kotača i pruža performanse na razini benzinskih 50-ica s blokadom

Ispod sjedala nema prtljažnog prostora, no neke sitnice možete staviti u centralni tunel, pod uvjetom da prijenosni punjač ne vozite sa sobom



Doohan iTank

Motor	beskontaktni elektromotor
Deklarirana snaga	1,5 kW (1,9 KS)
Težina s baterijama	99 kg
Cijena	19.499 kn

ma, a iTank im se dva prednja kotača čini i utoliko sigurniji.

Inače, iako su te prednje „gumice“ dimenzija 80/100-12 široko razmaknute, iTango je u cjelini taman dovoljno uzak da se bez većih problema probijate između automobila na putu do prve startne pozicije na semaforu. No što onda?

U osnovnom i štedljivom načinu rada iTank ide 25 km/h, što je dovoljno samo „za po doma“. Ako vam je život mio, odmah pritisnite tipku S pa ćete, ako je baterija sasvim puna, možda dohvatiti i 50 km/h. Početno ubrzanje je smireno i linearno, a opet dovoljno konkretno da malo pobjegnute automobilima, koji će vas ipak početi sustizati nakon što dohvatite 40 km/h, kad dotad konstantni potisak počne malo jenjavati. No, to sve i nije bitno drugačije iskustvo od onog na benzinskim skuterima do 50 ccm, opremljeni blo-



Prekidači su jednostavni za korištenje, baš kao što je to slučaj s cijelom iTankom

kadom. Zapravo, iTank je na ubrzanjima možda i mrvicu odlučniji od njih, ali je subjektivni dojam nešto drugačiji zbog izostanka zvuka.

Za manje mjesto ili klasične gradske ulice je to dovoljno, ali na širokim i brzim gradskim avenijama ubrzo postanete desno smetalo. I opet, nije to ništa drugačije od vožnje današnjih skutera od 50 ccm, posebno onih četverotaktih. Kad je baterija još tri četvrtine puna, a zlobnici bi rekli već za četvrtinu prazna, maksimum pada na 45 km/h, a spušta se na 40 km/h kad imate još samo 25% „soka“ ili ste naletjeli i na minimalnu uzbrdicu. S druge strane, na strmoj nizbrdici ovaj Doohan gura kazaljku do samog kraja skale, odnosno do 60 km/h i to u slobodnom padu, dakle



Ako ga skoro cijelo vrijeme vozite punim gasom, s jednim punjenjem bi mogli prevaliti četrdesetak kilometara

Iako nije na njihovoj razini završne obrade, Doohan iTank je s cijenom od 19.499 kn usporediv s malo prestižnijim i ništa bržim benzinskim pedeseticama

bez držanja gasa. Štoviše, ako u tom trenutku pritisnete polugu kočnice, zapravo ćete proizvoditi struju jer će se aktivirati i regenerativno kočenje.

Općenito, kod iTanka nema one žustrine na granici grubosti koju nerijetko pokazuju elektromotori, posebno pri kretanju s mjesta. Ovaj skuter kao da reagira s malom zadržskom i zbog toga nam je u početku bilo malo čudno kad bi na izlasku iz zavoj-a dodali gas, a ne bi istog trena osjetili i očekivani „poguranac“. Stvar se dodatno komplicira kad na ulasku u zavoj ili pri skretanju u raskršću „nagazite“ kočnicu, pa se aktivira i regenerativno kočenje, kojem onda treba koji trenutak više da se, nakon otpuštanje poluge kočnice, ponovo iskopča. No, na sve to lagano kašnjenje ćete se sasvim naviknuti do trenutka kad prvi put ispraznite bateriju. Dakle, zlobnici bi rekli vrlo brzo.

Do graničnika

A još ćete se brže priviknuti na to da se naprijed naginju dva kotača. Spuštanje u nagib je sasvim prirodno, a i lakoća upravljanja je praktično jednaka kao i na kakvom prosječnom skuteru od 50 ccm. S dva prednja kotača kao da je malo lakše održavati ravnotežu pri sasvim maloj brzini, s time da nam se čini kako je upravljač čak i prelagan te da možda i ne bi bilo loše da je iTank opremljen i amortizerom volana.

Sama konstrukcija ovjesa je, kao i na slabijem modelu iTango, dosta

TEHNIČKI PODACI

Motor: beskontaktni elektromotor

Hlađenje: zračno

Mjenjač: direktan prijenos

Okvir: čelični

Ovjes: sprijeda dvostruka poprečna ramena i monoamortizer, straga oscilirajuća vilica i monoamortizer

Gume: prednje 80/100-12, stražnja 120/70-12

Kočnice: naprijed dvostruki disk \varnothing 160 mm, kliješta s 2 klipića, straga disk \varnothing 190 mm, kliješta s 2 klipića, regenerativno kočenje

Dimenzije (u mm) i težina: dužina 1.780, širina 730, visina 1.030, visina sjedala 750, osovinski razmak 1.250, minimalna udaljenost od tla 130, težina s baterijama 99 kg, nosivost 160 kg

Deklarirano: snaga – 1,5 kW (1,9 KS) maks.okr.moment – 117 Nm (11,9 kgm), maksimalna brzina 45 km/h, autonomija 45 km pri 45 km/h

Baterija: Li-ion, 60V, 26 Ah, vrijeme punjenja od 5 do 6h

+ okretnost i lakoća upravljanja, koncepcija, mali trošak po prijednom kilometru, kvalitetan elektromotor i baterije, ponuda boja

■ grub stražnji ovjes, izostanak zvuka, serijske gume, autonomija, prtljažni prostor

cijena 19.499 kn

zanimljivo riješena, s dvostrukim poprečnim ramenima i poprečno postavljenim monoamortizerom. Kod naginjanja taj amortizer uglavnom ostaje fiksne dužine, te služi kao gornja poluga paralelograma (s tim da donja ne postoji), dok se pri prelasku preko neravnina sabija i tako vožnju pokušava učiniti ugodnijom.

Skuter se neće uznemiriti ili iskočiti iz putanje ako jednim prednjim kotačem pređete preko neravnine, ili ležećeg policajca, a drugim ne. Tu prednji ovjes dobro obavlja posao, a tek se nešto više muči kad na grbavi asfalt naletite u zavoju. Tada će se malo uznemiriti prednji kraj, no dojma smo da jedna guma uvijek ostane u kontaktu s asfaltom.

Pritom nemamo onaj osjećaj da je prednji kraj čvrst i nepomičan poput stijene i da dvije prednje gume žestoko grizu asfalt, kao što je to slučaj, primjerice, na Yamahi Tricity. No, ova koncepcija u umjerenom nagibu ipak ulijeva više sigurnosti nego da imate samo jedan prednji kotač. U svemu tome nam se čini da je ovaj Doohan mrvicu manje okretan od bratskog modela, ali to nije nužno i loše jer je iTango malo i previše reaktivan, dok iTank sva prebacivanja odrađuje smirenije.

Pri bočnom nagibu od otprilike 30°, prije nego što platforme za noge počnu strugati po asfaltu, krajnje točke ovjesa dolaze do graničnika postavljenih na blatobranima prednjih kotača. Nakon toga više ne

možete dodatno nagnuti skuter sve i da hoćete. U normalnoj vožnji to nije nikakav problem, ali u može se dogoditi da dođete do tih graničnika i više ne možete skratiti radijus skretanja. Srećom, stvar se relativno lako rješava odmjerenim doziranjem kočnica, koje će usporiti skuter i u maksimalnom nagibu bez da se prilikom njihove aktivacije skuter uznemiri.

Inače, kočnice su solidne, što će reći da su prilagođene ukupnim performansama skutera. Dva prednja diska se fino doziraju, bez pretjerane agresije, a iako ne bi imali ništa protiv da su i mrvicu snažniji, istovremenim aktiviranjem stražnje kočnice zaustavljanje postaje dovoljno odlučno. Pritom bi mogli imati zamjerke na to što je stražnji disk sklon blokiranju, no baš taj nedostatak predstavlja možda i najzabavniji element na ovom triciklu.

Naime, ako agresivno aktivirate stražnju kočnicu i samo malo trznete upravljačem, dolazi do atraktivnog zanošenja repa, koje je lako kontrolirati. Jednom kad stražnja guma dimenzija 120/70-12 uđe u proklizavanje, gotovo da i nema straha kako bi mogla naglo zagristi i katapultirati vas sa sjedala, no za sve to ipak treba imati i dosta osjećaja.

Trebalo bi imati i više osjećaja i kod dodavanja gasa, kako bi se produžila autonomija. Međutim, na raspolaganju nam je bilo samo 1,5 KW, odnosno 1,9 KS, tako da smo praktično čitavo vrijeme maksimalno žmika-

li ručicu gasa. U takvom režimu rada bi bateriju ispraznili nakon otprilike četrdesetak kilometara, što na prvu i ne zvuči tako loše. No, to u prijevodu znači da imate soka za tek nešto više od sat vremena vožnje, nakon čega slijedi 5 do 6 sati punjenja.

Klasa optimist

Za 5.599 kn možete doplatiti za još jednu bateriju, koja udvostručuje autonomiju, a stavlja se u čoškasti prostor u središnjem tunelu. Ovakvo je tu smješten punjač kojeg, ako ide te na kraću relaciju, možete izvaditi i tako dobijete mali i pravilno oblikovan prostor za sitnice, dok prostor ispod sjedala zapravo i ne zaslužuje da ga se nazove prostorom, jer je to džepić u kojeg stanu dokumenti i papiri. Neka sitnica će stati i u dva pretinca u prednjem štitu, koji čak i nisu mali, ali su potpuno otvoreni s gornje strane, što ih čine manje praktičnim, utoliko više što bi vam preko prelaska preko neke veće neravnine svari mogli i ispasti van.

Naime, iTank će one manje deformacije asfalta progutati kao da ih nema, no pri prelasku preko većih neravnina se osjeti pretjerana grubost. I nije tu toliko problem u specifičnom prednjem ovjesu, nego u stražnjem monoamortizeru, koji je smješten ispod sjedala, i skriven od pogleda. Zlobnici bi rekli da je to dokaz kako ga ni nema, dok smo mi bili dojmata da je u njemu samo opruga, bez hidraulike. U svakom slučaju,

stražnji amortizer pri prelasku preko praktično svake veće zakrpe na asfaltu dolazi do kraja svog hoda i prenosi udarac na sjedalo.

Samo sjedalo nije tvrdo, ali nije ni nešto posebno mekano, no zlobnici će reći da u njemu ionako nećete provesti puno vremena između dva punjenja. Pritom je položaj vozača dobro pogodan, a čak će i oni natprosječno visoki imati prostora za koljena, baš kao i za smještaj stopala. Ipak, za razliku od iTanga, gdje ih držite skupa, ovdje su zbog središnjeg tunela noge poprilično raširene, a onda i više izložene povjetarcu od 45 km/h, utoliko više što iTank ima samo polovičan prednji štit.

Sve u svemu, Doohan iTank predstavlja doista zanimljivu alternativu benzinskim skuterima. Iстина, stražnji ovjes je previše grub, a i završna obrada mogla biti još malo bolja, ali je važnije do toga da je iTank opremljen kvalitetnim ključnim komponentama u vidu Bosch elektromotora te Panasonic ili LG litij-ion baterija.

Uzevši to u obzir, ali i visoku cijenu električnih skutera, kao i činjenicu da Doohan iTank ima jedan kotač više, onda traženih 19.499 kn i nije tako puno. Zlobnici bi rekli da nije ni tako malo, ali oni ionako nikad ne bi kupili simpatičan skuter na tri kotača pogonjen elektromotorom. Doohan iTank je za one koji već sad gledaju u budućnost, i to s optimizmom, pa im je baterija uvijek napola puna, čak i kad je potpuno prazna. ■



Izvedba prednjeg ovjesa je iznenađujuće jednostavna, ali istovremeno i učinkovita. Problem nastaje tek kad naletite na veće neravnine

Stražnji amortizer je praktično nevidljiv, a i generalni je osjećaj kao da ga uopće nema



Agresivnim aktiviranjem stražnje kočnice možete lako i zabavno, poput Micka Doohana, zanijeti rep iTanka. Dva prednja kotača i tu ulijevaju dodatnu sigurnost

