

Električni buntovnik OPAI Li-Ion

TEST

PIŠE: FILIP FILIPOVIĆ FOTO: IGOR KREČ

JEFTINA DOSTAVA

Imate li ugostiteljski obrt ili pak brzu gradsku dostavu, teško da ćete naći povoljniji i brže isplativi skuter od Opai Li-Ion. Položaj za upravljačem je ugodan, a na podnici ima pregršt mjesta za noge što mnogo znači kada na skuteru provodite više vremena. Domet od 30 do 50 km mogao bi biti dovoljan za dnevnu gradsku upotrebu



Svaki dan na cesti, ali i nogo-stupu, svjedočimo revoluciji vozila pokretanih električnom energijom. Neka je moguće kupiti u malo bolje opskrbljenom trgovačkom centru, a neka je potrebno registrirati kako bi njima mogli ravnopravno sudjelovati u cestovnom prometu. Jedan od potonjih stigao nam je na test kao predstavnik domaćeg brenda Električni buntovnik, a riječ je o modelu Opai Li-Ion kojemu sufix sugerira kako se radi o modelu napajanom Li-Ion baterijama.

Klasičnog je oblika i na cesti ga od skutera pokretanog agregatom na fosilno gorivo možete razlikovati po nedostatku auspuha i zvuka. Sve ostalo je jednako kao i kod ostalih skutera i teško ćete zamijetiti razliku.

Snaga je u kemiji

Jednom kada smo zakrenuli ručicu gasa, potisak je ugodno jak i skuter solidno ubrzava do brzine od otprilike 40 km/h što mu je ujedno i maksimalna brzina koju može dostići. To mu uvelike omogućuje Li-Ion baterija iz koje je moguće izvući više ampera nego iz olovne jednakih dimenzija. Mi smo se vozili naseljenim dijelovima obronaka Zagrebačke gore što je uključivalo i vožnju uzbrdicama na kojima se maksimalna brzina spustila, ali ne za mnogo. Ipak, neke strmine su bile tolike da smo mislili kako ćemo morati uključiti pogon Freda Kremenka, ali za to se ipak nije pokazala potreba. Opai je iznenadio i izvukao nas na vrh svake strmiye uzbrdice brzinom nešto većom od 10 km/h. Njegova snaga i okretni moment nisu upitni i opravdavaju uloženo.

Težina skutera s punom baterijom iznosi 70 kg



Prostran je i udoban za vozača, a mjesta ima dovoljno i na podnici



Sjedalo je presvučenom kontroverznom presvlakom koja šeta po podlozi, ali se zato ispod nje krije prostor dovoljan za smjestiti kacigu



Suvozaču u vožnji pomaže i mali naslon



Glava simpatičnog kukca



Prekidači su previše udaljeni od ručki, ali zato sirenu možemo aktivirati s obje strane

Električni buntovnik OPALi-ion

Obujam	elektromotor
Deklarirana snaga	2.400 W
Težina s punom baterijom	70 kg
Cijena	10.999 kn



Opal Li-ion



Najosnovnije informacije pregledno su prikazane na jednom mjestu

Vrluda, a nije pio

U vožnji smo pak primijetili kako se nešto neobično zbiva s ovjesom. Naime, osovina prednjeg kotača postavljena je iza same vilice čiji pak kut izgleda nije postavljen kako bi to podržao. U vožnji se to manifestira blagom nestabilnošću i stalnom potrebom za kompenzacijom na upravljaču ili naginjanjem tijela. Jednostavno rečeno skuter u vožnji prednjim kotačem ponekad vrluda lijevo-desno kao da se želi spustiti u zavoj. Jednom kada mu to i dopustite umiruće se i u zavoju drži smjer koji ste mu zadali. Kada se naviknete da u vožnji ne smijete pustiti ruke, a to je vrlo brzo, pažnja vam se prebaci na samu vožnju koja je ugodna, a takvo je bilo i naše iznenađenje ovjesom koji je grube neravnine zagrebačkih podsljemenjskih prometnica upijao s lakoćom i bez naglih iznenađenja. Ujedno, niti

jednom nismo u zavoju prilikom prelaska preko neravnine osjetili nestabilnost, odnosno popularno zvano, miješenje stražnjeg kraja što nije strano niti daleko skupljim skuterima poznatijih proizvođača.

Pokretanje se vrši standardnim zakretanjem ključa u bravi koji uključuje prikaz na kontrolnoj ploči te omogućuje kretanje. Kontrolna ploča je monokromatska i nudi osnovne informacije koje bi nam mogle biti potrebne za vožnju - ni manje, ni više od toga.

Za dulju vožnju manje jedite

Deklarirana autonomija iznosi 30-50 kilometara što uvelike ovisi imate li putem i koliko uzbrdica, ali i o težini vozača. Sam skuter je težak 70-ak kilograma što olakšava manevriranje i vožnju gradom, a nosivost mu je 150 kilograma što znači da se za božićne i ine praznike slobodno može-

te opustiti i razmahati žlicom, ali bi vas to moglo koštati maksimalnog dometa kao i zdravstvenih problema.

Čim se smjestimo na sjedalo opazit ćemo da je prostor ispred nje raskošan i omogućuje postavljanje nogu i stopala bez dodirivanja ili udaranja upravljača ili prednje oplate. Položaj u sjedalu je udoban, a takav je i položaj ruku na upravljaču. Sjedalo je također meko podstavljeno, a završna obrada na prvi se pogled čini solidna. Kažemo na prvi pogled jer u vožnji presvlaka sjedala šeta po podlozi što se naročito primijeti prilikom jačeg kočenja kada se ne možete osloniti stražnjicom na sjedalo već se sva sila prenosi na ruke i noge. Već smo spomenuli skuterovu tendenciju samo-naginjanja kod vožnje ravno što tada ispravljamo prebacivanjem težine u sjedalu. To je pak još jedna situacija kada se presvlaka prebacuje preko ispunje sje-

dala, ali ovaj put s jedne na drugu stranu. Prvo smo mislili da je sjedalo otpušteno pa se ono njiše, ali ubrzo nam je bilo jasno da je problem u presvlakama koja vrlo dobro izgleda, ali je previše rastezljiva i nije pričvršćena za podlogu. Sigurno je da bi neki dobar tapetar koji ima iskustva sa sjedalima motokala to mogao kvalitetno riješiti za par stotina kuna.

Priprema, pozor - STOP

Kočnice ovog skutera dovoljne su da odrade posao, ali se osjeti da su iz nekog prošlog vremena. Poluge su na pritisak "gumene", a odziv kočnica ne baš prebrz, ali kako se radi o skuteru kojem je maksimalna brzina daleko od troznamenkaste, one su i više nego dorasle zadatku. Ipak, ono o čemu valja razmisliti su gume koje vrlo lako proklizuju prilikom kočenja što daje naslutiti kako njihova smje-

TEHNIČKI PODACI

Motor: beskontaktni elektromotor
Promjer x hod: n.d.
Hlađenje: zračno
Napajanje: baterija 72 V / 20 Ah
Spojka: n.d.
Mjenjač: direktan prijenos
Završni prijenos: elektromotor smješten u stražnjem kotaču
Okvir: čelične cijevi
Ovjes: klasična prednja vilica; straga dvostruki amortizeri
Gume: prednja 90/70-12, stražnja 90/70-12
Kočnice: sprijeda disk; straga bubanj
Dimenzije (u mm) i težina: visina sjedala n.d., osovinski razmak n.d., težina 70 kg
Deklarirano: snaga - 2,4 kW (3,3 KS), domet 30-50 km, vrijeme punjenja 5-6h
Baterija: Li-ion 20 Ah

+ cijena, prostor za noge, odaziv elektromotora, amortizeri, prenosiva Li-ion baterija

- lelujanje na ravnom, opuštena presvlaka sjedala, prekidači

cijena 10.999 kn

sa nije prilagođena podlozi koja odlikuje naše prometnice. Gumama i stabilnosti prilikom naglog kočenja smo posvetili veliku pažnju na testu. Više puta smo naglo kočili ne bismo li uočili neku nestabilnost ili problem prilikom proklizavanja kotača međutim do toga nije došlo. Brzina skutera je prevelika kako bi došlo do ozbiljnije destabilizacije ili zanošenja pa je ono srećom izostalo. Ispitujući mogućnosti kočnica uvijek smo kočili jednako s obje kočnice i uvijek se dogodilo da je stražnja guma vrlo brzo proklizala. Na kraju, kada smo sagledali koliko je trebalo skuteru da se zaustavi, zaključili smo kako se radi o udaljenosti od svega nekoliko metara što je sasvim zadovoljavajuće i u okvirima potpuno prihvatljivog.

Ispod sjedala se nalazi popriličan prostor u koji je moguće spremiti integralnu kacigu, a tu je i lako dostupni klasični automatski osigurač koji brine o sigurnosti ako štogod u strujnom krugu pođe krivo. Bateriju je iz nosača moguće izvaditi i puniti van skutera, a ako imate drugu možete ju zamijeniti i nastaviti vožnju. Jednom kada ste potrošili bateriju trebat će



Stabilan je i precizan u zavoju, ali zato malo vrluda kod vožnje ravno



Elektromotor razvija 2,4 kW (3,3 KS)



Kotači su promjera 12"



Uske je siluete primjerene gradskim gužvama

vam 5-6 sati za napuniti ju do 100% što ćete napraviti na kućnoj instalaciji priloženim punjačem.

Zujavi kukac

Gledajući sprijeda upravljač izgleda kao glava nekog simpatičnog kukca kojemu su oči pokazivači smjera, a retrovizori ticala. Ispod dvostruke glavne rasvjete u prednjoj oplati nalaze se stilizirani "brkovi" koji su u stvari difuzni LED ukras koji se najbolje vidi po mraku. Jednaki ukras smješten je i iznad stražnje rasvjete. Oba detalja kada padne noć izgledaju vrlo efektno, a mi smo ih primijetili kada smo se nakon vožnje vratili u garažu. Kad smo kod upravljača spomenimo kako je prekidače poprilično teško dohvatiti jer su dizajnom smješteni malčice pre-

daleko. Pogotovo s desne strane gdje je ubačen dodatni prekidač s tri položaja kojim regulirate izlaznu snagu. Ne vidimo previše njegov smisao, ali možda ima onih koji žele voziti brzinom pješaka (što nikako ne preporučujemo), te tako smanjiti potrošnju i time još više olakšati svoju ekološku savjest. Ispod upravljača nalazi se i gotovo već standardna USB utičnica.

Zanimljivi detalj nalazi se na desnom prekidačkom sklopu gdje se na mjestu gdje bi inače bila tipka za pokretanje agregata nalazi ista takva kojom se aktivira sirena. Tako je, ovaj skuter ima prekidač sirene s obje strane upravljača.

Ako ste razmišljali o električnom skuteru, ali još niste sasvim odlučili odgovara li vam ovakav oblik prijevoza, Opai bi svakako trebali uzeti u

obzir kao početno ulaganje. Kasnije se možete lako opredijeliti za neku drugu opciju, a Opai prodati dalje uz neznatni gubitak vrijednosti. Cijenom gotovo da nema konkurencije na tržištu osim ako u obzir uzmemo neka druga vozila koja imaju avangardni izgled i ne ulaze u kategoriju klasičnih skutera. Vozne osobine i domet svakako opravdavaju uloženo. Ako pak imate ugostiteljski objekt s dostavom ne morate tražiti dalje. 10.999 kn svako bi ozbiljnije poslovanje moralo moći opravdati u vrlo kratkom roku. ■

POGLED NA KONKURENCIJU	Motor	Maks. snaga	Maks. okretni moment	Masa	Gume (sprijeda / straga)	Hod ovjesa (sprijeda / straga)	Osovinski razmak	Visina sjedala od tla	Kapacitet baterije	Cijena
KSR TTX	beskontaktni elektromotor	2,7 KS	n.d.	125 kg	120/70-12 / 120/70-12	n.d. / n.d.	1.340 mm	n.d.	Pb 1,9 kWh	10.400 kn
El. buntovnik Opai Li-ion	beskontaktni elektromotor	3,3 KS	-	70 kg	90/70-12 / 90/70-12	n.d. / n.d.	n.d.	n.d.	Li-ion 72 V, 20 Ah	10.999 Kn
NIU NQI Lite	sinkroni elektromotor	1,6 (max 2,5) KS	n.d.	95 kg	90/90-12 / 120/90-12	n.d.	1.280 mm	740 mm	Li-ion 60 V, 26 Ah	16.995 Kn
Kymco Agility EV	beskontaktni elektromotor	2,7 KS	70 Nm	n.d.	110/70-12 / 110/80-12	n.d. / n.d.	n.d.	785 mm	Li-ion 50 V, 13 Ah	cca 21.000 Kn
Govecs GO! S1.5	beskontaktni elektromotor	n.d.	n.d.	118 kg	130/60-13 / 130/60-13	n.d. / n.d.	n.d.	790 mm	Li-ion 2,1 kWh	49.900 Kn