

# Doohan iTank DB70

TEST

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

## DVOSTRUKO PUNJENJE

Iako izvana izgleda isto kao i Doohan iTank 45 kojeg smo testirali prošle godine, ovaj iTank DB70 nema jedan nego dva tanka, odnosno dvije baterije, a uz to je opremljen i dvostruko snažnijim elektromotorom. Zahvaljujući tome, autonomija je porasla sa 40 na 60 km, a maksimalna brzina s 45 na 70 km/h. Uh, začudili bi se koliko je to pomak nabolje

**S**vima su danas usta puna električnih vozila, pri čemu zanemaruju činjenicu da ona - barem dok ne izmisle potpuno novu generaciju osjetno učinkovitijih i ekološki prihvatljivih baterija - ne ispunjavaju zahtjeve ni ekonomske ni ekološke logike. Rijetka iznimka bi mogli biti mali električni skuteri koji, čak i bez državnih subvencija, cijenom levitiraju malo iznad benzinskih skutera od 50 ccm, a istovremeno imaju taman dovoljnu autonomiju da odete na posao i vratite se natrag bez da ste gurali šteker u utičnicu.

Osim toga, uglavnom se koriste u gradu, gdje je ionako najveći problem s onečišćenjem ispušnim plinovima, a takvi elektro skuteri su i poprilično lagani. Tako im dosta energije mogu osigurati i lagane baterije, koje onda

jednog dana predstavljaju i manju količinu opasnog otpada.

Problem? Kao i benzinske skutere klase 50, koči ih ziheraško zakonsko ograničenje maksimalne brzine na 45 km/h. Isto vrijedi i za Doohan iTank 45, kojeg smo testirali prošle godine, ali ne i za ovdje testirani iTank DB70, koji umjesto Bosch elektromotora od 1,5 kW (2 KS) ima dvostruko snažniji kineski elektromotor od 3 kW (4,1 KS). Pritom je iTank 45 možda i malo odlučniji u prvih nekoliko metara nakon starta, no dok kod njega nakon 40 km/h ubrzanje postupno jenjava, pa sasvim prestaje kad se dohvati 45 km/h, ovdje testirani bratski model iTank DB70 brzo dođe do 50 km/h, nakon čega, doduše ledenjački sporo, nastavlja ubrzavati skroz do 70 km/h. Znate li koliko je razlika između 45 i 70 km/h? Naizgled mala, a zapravo suštinska.



Za razliku od verzije 45, iTank DB70 ima potpuno digitalne instrumente. Mali pretinci u prednjem štiti su otvorenog tipa



Nevjerojatno je koliko pažnje prolaznika privlači iTank. Ovakav kofer s nosačem se doplaćuje 1.500 kn



Elektromotor je smješten u glavčini kotača i istiskuje 4 KS



Doohan modeli imaju specifičan prednji ovjes s dvostrukim poprečnim ramenima i poprečno postavljenim monoamortizerom



Umetanjem i druge Li-ion baterije nestao je mali prtljažnik u središnjem tunelu

### Doohan iTank DB70

Obujam **beskontaktni elektromotorm**  
 Deklarirana snaga **3 kW (4,1 KS)**  
 Cijena **26.999 kn**

To je jedna potpuno drugačija dimenzija slobode.

Naime, sa skuterom ograničenim na 45 km/h se osjećate sigurno samo u onim uskim gradskim ulicama, dok ste na širokoj aveniji slabo pokretna meta i vučete se u strahu da će vas autobus gradskog prijevoza, koji vas brzo i neumitno sustiže, pretvoriti u palačinku.

### Taman dovoljno brz

Jasno, na takvoj višetrakvoj prometnici ni s verzijom DB70 neće biti najbrži, ali s maksimumom od 70 km/h ste taman dovoljno brzi da pratite ritam prometa i da pritom kod vozača C, D i E kategorije iza sebe ne izazivate nervozu. S time da za održavanje tog maksimuma, odnosno napajanje elektromotora, više nije dovoljna samo jedna Li-ion baterija, nego ih ovaj model ima dvije.

Istina, s drugom baterijom je težina porasla s 99 na 108 kg u odnosu na iTank 45, no ne možemo reći da se to osjeti. I dalje je riječ o izuzetno okretnom skuteru, kod kojeg specifična izvedba prednjeg ovjesa u bitnome ne otežava spuštanje u nagib, a istovremeno olakšava držanje ravnoteže pri sasvim malim brzinama. S time da je trag prednjih kotača osjetno uži od upravljača, pa se i s ovim skuterom možete provući svugdje gdje i s kakvim njegovim pandanom na dva kotača.

Dodatan razlog da se ne suzdržavate od osvajanja prve startne pozicije na semaforu leži i u tome što je iTank DB70 taman dovoljno brz da nakon starta normalan promet ostavite iza sebe i tako stvorite dovoljni sigurno-

sni razmak do trenutka kad prebacite 50 km/h. A čini nam se i da iTank DB70 nema onu malu zadržku kod dodavanja i otpuštanja gasa, kao što smo to primijetili na slabijem modelu, nego je u tom dijelu ovaj snažniji elektromotor ujedno i uglađeniji.

Jasno, dvostruko veća maksimalna snaga i upola veća maksimalna brzina sa sobom donose i nove izazove, pa tako DB70, odnosu na 45-icu, ima za broj šire prednje gume (90/90-12) te drugačiji prednji monoamortizer. U toj jednostavnoj izvedbi prednjeg ovjesa, amortizer je i dalje smješten poprečno i vodoravno te ima dvostruku ulogu, jer uz uobičajeno upijanje neravnina služi i kao polu-fiksna poluga upravljačkog polu-paralelograma kod naginjanja skutera.

### Udri brigu na veselje

U toj svojoj dvostrukoj ulozi, poprečni amortizer bolje odrađuje onu ulogu koja se tiče spuštanja u zavoj. Tu ovaj električan tricikl nije tako fluidan kao Piaggio MP3 ili Yamaha Tricity, ali osjećaj kod naginjanja nije ni dramatično različit od onog na klasičnom skuteru, tako da Doohan modeli praktično ni ne traže neko privikavanje. Samo sjedneš i nagneš.

S druge strane, prednji je monoamortizer još uvijek dosta grub po pitanju apsorpcije neravnina, posebno ako u nagibu naletite na grbavi asfalt. Očekujte da će se tada upravljač malo protresti, ali prednje gume će ipak ostati u kontaktu s podlogom i zadržati putanju. Nešto je bolja situacija u uspravnom položaju, kad iTank



## TEHNIČKI PODACI

**Motor:** beskontaktni elektromotor

**Hlađenje:** zračno

**Mjenjač:** direktan prijenos

**Okvir:** čelični

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

**Gume:** prednje 90/90-12, stražnja 120/70-12

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

**Dimenzije i masa:** dužina 1.780, širina 730, visina 1.030, visina sjedala 750, osovinski razmak 1.250, trag prednjih kotača 460 mm, minimalna udaljenost od tla 130, težina s baterijama 108 kg, nosivost 160 kg

**Deklarirano:** snaga – 3,0 kW (4,1 KS) maks.okr.moment – 117 Nm (11,9 kgm), maksimalna brzina 70 km/h, deklarirana autonomija 60 km pri 70 km/h

**Baterija:** dvije Li-ion baterije, 60V, 2 x 26 Ah



**okretnost i lakoća upravljanja, koncepcija, autonomija i maksimalna brzina (u klasi), mali trošak po prijeđenom kilometru, ponuda boja**



**grub ovjes, serijske gume, nema prtljažnog prostora**

cijena

**26.999 kn**

Dva prednja kotača olakšavaju održavanje ravnoteže pri malim brzinama, a spuštanje u nagib je tek mrvicu teže negoli na klasičnom malom skuteru



Svaka od dvije Li-ion baterije je kapaciteta 26 Ah, što dostaje za otprilike 60 km vožnje



Stražnji monoamortizer je, baš kao i onaj prednji, malo pregrub kod pokušaja upijanja većih neravnina



Varovi na nosaču središnjeg kofera pokazuju da u području završne obrade još ima prostora za napredak

DB70 solidno upija manje neravnine, ali će vas zato preko onih većih žestoko prodrmati, čemu kumuje i otprilike jednako grub stražnji ovjes.

No, ako s jednim prednjim kotačem prijedete preko, primjerice, „ležećeg policajca“, a drugom ne, iTank će se samo lagano uzdrmati i nastaviti pravocrtnu putanju. Kao da se ništa dogodilo nije. S time da smo već i za verziju 45 konstatirali da ima malo prelagani prednji kraj, pa to svakako vrijedi i za ovaj model, koji pri maksimalnoj brzini od 70 km/h nije nužno sasvim miran. No umjesto da grčevito držite upravljač, morate mu samo pustiti da odradi svoje i iTank DB70 će držati zadani pravac.

Budući da s brzinom od 70 km/h iskače iz klase 50-ica, iTank DB70 po zakonu ima i integrirane kočnice, pa ćete tako aktiviranjem prednje kočnice automatski dijelom aktivirati i onu stražnju. Moramo priznati da tu nismo primijetili neku razliku, a i dalje

vrijedi da će i mrvicu grublje baratanje polugom same stražnje kočnice dovesti do trenutnog blokiranja gume dimenzija 120/70-12. No, nije to ništa strašno, nego vam po principu „udri brigu na veselje“ omogućuje da, po želji, i uklizavate u zavoj, a da se pritom ne morate bojati pada. To više jer se prednji ovjes na neki način prikoči kad se spustite u nagib od kakvih 30°. Dva prednja diska promjera 160 mm ne pružaju takvu zabavu, ali se lijepo doziraju i sasvim odlučno zaustavljaju ovaj skuter.

### E, kad bi bilo pameti...

U svemu tome se ne morate bojati da ćete pri kočenju udariti koljenima, jer mjesta za vozača dovoljno, a i sam prednji štit je relativno uzak. Doduše, zbog toga su noge nešto više izložene atmosferilijama, ali su sasvim ugodno na smještene na platformama, dok je sjedalo, iako nije kraljevsko, dovoljno udobno da dođete do

one točke na kojoj morate stati kako bi se bez punjenja baterije mogli vratiti. S time da ukupno možete odraditi otprilike 60 km između dva punjenja, što se na prvu ne čini bitno više od 40-ak km, koliko može prevaliti iTank 45, ali vjerujte nam da se to itekako osjeti. Između ostalog, s daleko manje strepnje gledate na preostali kapacitet baterija.

Međutim, zbog te druge baterije više nema prostora u središnjem tunelu, a onda ni mjesta za prijenosni punjač. Istovremeno je ispod sjedala tako maleni džepić da jedva stane i 100 kuna, pa ako vam tih 60-ak kilometara nije dovoljno, možete doplatiti za središnji kofer. Ili pak se odlučiti za set skladnijih bočnih skutera.

Doduše, možda je dobro znati da taj prijenosni punjač lako stane i u maleni ruksak, jer i bez kofera iTank DB70 košta 26.999 kn. Na prvu, to djeluje kao preveliki zalogaj u odnosu na iTank 45, koji može biti vaš za bitno

primamljivijih 19.499 kn. No tih 7.500 kn razlike je tek nešto više od onog što bi potrošili da kupite iTank 45 i doplatite tu drugu Li-ion bateriju.

Dakle, mi osobno bi dali prednost iTanku DB70, no nekima će biti nepremostivi problem što ga, za razliku od modela iTank 45, ne možete voziti s položenom B kategorijom. Treba vam barem A1 kategorija. Kad bi bilo pameti, koje daka ko nema, zakonodavac bi iskoristio oksimoron zvan pozitivna diskriminacija te dozvolio iznimku da električni skuteri mogu dohvatiti 70 km/h, a ostati u gabaritima mopeda, odnosno B kategorije. Time se ne bi samo pospješila prodaja električnih vozila, u koja se svi tako kunu, nego bi i njihovi vlasnici više gledali prema naprijed, u svijetlu budućnosti, a manje se u strahu osvrtili preko ramena, u smetlarski kamion koji ih neumitno sustiže. Da, brzina je nekad doista najbolja vrlina. ■