

# Električni buntovnik Katana

TEST

PIŠE: FILIP FILIPOVIĆ FOTO: IGOR KREČ

## Električni buntovnik

### Katana

Obujam	elektromotor
Deklarirana snaga	2,7 KS (2 kW)
Težina	80 kg
Cijena	12.999 kn



# ELEKTRIČNA KLASIKA

Povremeno se dogodi da se na ulicama primijeti vozilo totalno drugačije od ostalih, koje svojim neobičnim izgledom, ili pak nekim osebujnim detaljem, plijeni poglede i tjeri ljudje da zastanu i okrenu se za njim. Ponekad se radi o neuobičajenoj boji na sasvim uobičajenom vozilu, a neki put o rijetkom vozilu uz koje se obično veže i većini ljudi nedostizna cijena, pa je to rijetka prilika da obični smrtnici mogu uživo svjedočiti nečemu što su mogli vidjeti samo na internetu ili u časopisima.

Ako ste mislili da se na skuteru ili motociklu ne može jednostavno prevesti sanduk piva, prevarili ste se. A možda ste i mislili da se „ape hanger“ i „hardtail“ mogu naći samo na nekoj okorjeloj custom preradi. Ovaj električni Katana dokazuje da ste bili u krivu

U vrlo rijetku, gotovo endemsu kategoriju, spada nešto što je neobično, a istovremeno sasvim dostupno smrtnicima. E tu na scenu stupa Katana, električni skuter vrlo neobičnog, ali oku ugodnog izgleda. Dolazi nam s Dalekog istoka, odnosno iz najmnogoljudnije zemlje na planeti, a domaći zastupnik ga brendira kao Električni bun-

tovnik te prodaje po narodnoj cijeni od 12.999 kn.

Konstrukcijski vjerno prati linije i filozofiju klasičnog custom motocikla, izuzev onog središnjeg prostora gdje bi se inače smjestio pogonski agregat. To mjesto nije popunjeno. Doslovce nije popunjeno. Tamo zjapi ogromna rupa. Koliko god to čudno zvuči na papiru, u stvarnosti vrlo

dobro izgleda. Kao neko prometalo koje bi vozio junak iz stripa s futuričkom tematikom.

### Mjesi, mjesi

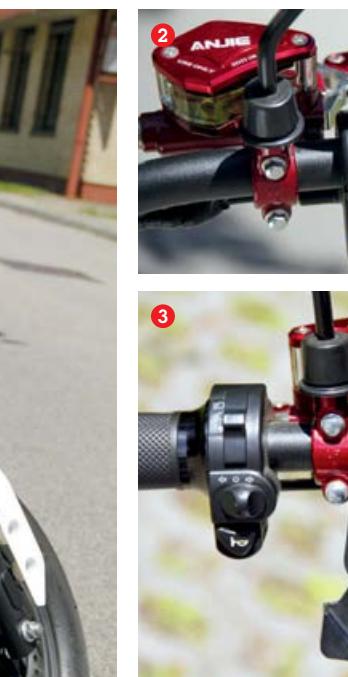
Konstrukcija okvira izvedena je od čeličnih cijevi, a umjesto agregaata ukruštu čini podnica u kojoj je smještena baterija. Također straga nema amortizera, već se kotač



Sjedalo je debelo podstavljeni, ali nezgodno tapecirano, pa po njemu presvlaka šeta s jedne na drugu stranu



S prednje strane rasvjeta je neočekivano očekivana



(1) Duga izokrenuta vilica sasvim odgovara chopper stilu Katane. (2) Prekidač kojim se bira jedan od tri načina isporuke snage, no ne vidimo razlog za korištenje ičeg osim maksimalne snage. (3) Praktični nosač mobitela s utičnicom za punjenje smješten je na upravljač, kako bi bio pregledan i u vožnji. (4) Poluge kočnica i pripadajuće posudice dizajnirane su s mnogo pažnje. (5) Iako klasičnog oblika, instrumenti su digitalni, a prikazuju samo ono osnovno.

učvršćuje direktno na okvir što ovaj skuter svrstava u "hardtail" vozila, čime vjerno kopira „hard core“ custom motocikle. Tome u prilog ide i stražnja guma koja je postavljena na mali naplatak, što samo još više ističe njene valjkaste dimenzije 215/40-12. Te širine se ne bi posramili niti pravi custom motocikli. Prednji ovjes sačinjavaju koso postavljena izokrenuta vilica većeg promjera i na nju postavljen kotač od lijevane slitine, na kojem je guma dimenzija 130/70-12.

Debelo podstavljen sjedalo na oko djeluje obećavajuće, to više što ono s donje strane ima i amortizer. No kada se zavalimo, osje-

ća se da podstava baš i nije načinjena za debele bajkere, već više za nepotpuno razvijene srednjoškolce. Kako Katani nije namjena gutanje velikog broja kilometara u komadu, ne možemo se žaliti na nedovoljno meku podstavu, ali imamo zamjerku na materijal kojime je ona presvučena. Naime, kako bi se jednostavnije zadržale estetika i forma sjedala, ono je presvučeno elastičnim materijalom koji u zavojima šeće po podstavi pa vam tijelo prebacuje težinu preko okomite osi sjedala, što zna i ritirati. Ako vas to bude baš toliko smetalo, lokalni tapetar će vam za stotinjak kuna presvući sjedalo u materijal po izbo-

ru što će vjerujemo, otkloniti spomenuti nedostatak.

Ono što nažalost nećete moći lako otkloniti jest klackanje sjedala lijevo-desno oko centra amortizera koji je učvršćen s njegove donje strane. Svako prebacivanje u zavoj popraćeno je „klak“ trzajem stražnjice u stranu u koju skrećete, pa ako to ne smatrate umirujućim za živce, onda bi vam rezultat mogao biti baš suprotan.

### Ispod svojih mogućnosti

Zanemarite li poteškoće sa sjedalom te obratite pažnju na svijet oko sebe i njegovo promicanje uz vas dok bešumno klizite, uvidjet ćete da je vožnja ugodna, a položaj u sjedalu onako, baš carski. Čak smo se i ponosno napuhali onako zavaljeni u sjedalo i objeseni na upravljač dok su nas prati-

li začuđeni pogledi prolaznika i njihovi široki osmjesi. Prolazak kroz zavoje i krivine pokazao se laganim i linearnim, tako da nam je jedino nedostajala grmljavina nekog dvocilindraša među nogama. Ali na kraju nam se i svidio doživljaj iz te bešumne perspektive.

Uglavnom, položaj za upravljačem je ugodan za što je zaslužan dobro proračunati odnos oslonaca za noge, sjedala i atraktivnog „ape hanger“ upravljača. Iako zakretanje desne ručice ne oslobađa okretni moment i snagu koju bismo željeli, ona je dovoljna da nakon nekog vremena dohvativimo maksimalnih 45 km/h. S obzirom na to da znamo da imaju, a već smo i testirali neka druga vozila ovog brenda koja pokreće snažniji motor od 3,3 KS, zamjeramo što to nije slučaj i s ovim modelom, za koji se deklari-

# TEST | DELEKTRIČNI BUNTOVNIK KATANA

## TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> elektromotor
<b>Promjer x hod:</b> n.d.
<b>Obujam:</b> n.d.
<b>Odnos kompresije:</b> n.d.
<b>Razvod:</b> n.d.
<b>Hlađenje:</b> zračno
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Spojka:</b> n.d.
<b>Mjenjač:</b> direktni prijenos, 1 brzina
<b>Završni prijenos:</b> elektromotor smješten u stražnjem kotaču
<b>Okvir:</b> čelične cijevi
<b>Ovjes:</b> upside-down prednja vilica; straga bez ovjesa, amortizer na sjedalu
<b>Gume:</b> prednja 130/70-12, stražnja 215/40-12
<b>Kočnice:</b> sprjeda i straga disk
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> visina sjedala n.d., osovinski razmak n.d., težina 80 kg, korisna nosivost 150 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga – 2 kW (2,7 KS), domet s jednim punjenjem 50 km, vrijeme punjenja 6-8 h
<b>Baterija:</b> Li-ion, 60 V, 20 Ah

-  dizajn, kvaliteta izrade detalja, prostor za noge, kočnice, lakoća upravljanja
-  maksimalna snaga, klimavoj sjedalo i pomicna presvlaka, vrijeme punjenja baterije

cijena **12.999 kn**



Stražnji ovjes je hardtail tipa, što znači da ovjesa nema. Ipak, sjedalo je ovješeno malim amortizerom



Noge se ne moraju držati na podnicu već se mogu i komotnije osloniti na isturene oslonce



Kočnice su neočekivano snažne i brzo usporavaju te zaustavljaju skuter

ra 2,7 KS. Ovako zakretanje ručice gasa rezultira samo blagim ubrzanjem, a donekle je šteta što prenosiće Li-ion baterije nisu većeg kapaciteta, jer s obzirom na prazan prostor koji se nalazi u središtu ovog skutera, ne možemo govoriti o tome da za njih nije bilo mesta. Paket baterija je mogao biti i dupro veći, a da motocikl ne izgubi čar. Istina, tada bi i cijena bila bitno veća, no i deklariranih 50 km dometa bi poraslo na respektabilnih 100 km.

Kvalitetne ručice kočnica napravljene su iz eloksiranog aluminija i obojene u crveno jednakso kao i aluminijski dijelovi posudica kočione tekućine. Posudice su prozirne pa se u njima vidi kočiona tekućina što je uglavnom odlika streetfighter prerada. Osim što djeluju kvalitetno, takvi detalji uzdižu cijeli skuter još malo više na ljestvici i upotpunjaju dojam replike custom motocikla. S praktične strane, objema polugama kočni-

ca može se podesiti udaljenost od upravljača čime ih prilagođavamo duljini svojih prsta ili debljini rukavica koje nosimo.

### Sportske kočnice

U vožnji pritisak na spomenute poluge rezultira snažnim i kontinuiranim kočenjem te brzim zaustavljanjem skutera. Nakon prvotnog iznenadenja nastavili smo zlorabitko kočnice ne bismo li im našli manu, ali nam to nije uspjelo. Kočnice su jednostavno odlične. Kada bismo ih ocjenjivali one bi doatile maksimalnu ocjenu.



Impozantna stražnja guma lako zavarava vozače iza vas. Mogli bi očekivati grmljavinu, ali ju neće dočekati



#### U vožnji se slobodno „napuhnite“ od ponosa

Dodatno, na lijevoj strani upravljača nalazi se i podesivi nosač mobilnog telefona. U prvi mah smo čak pomislili kako se radi o bežičnom punjaču, no nakon pobližeg proučavanja smo s donje strane pronašli od pogleda skrivenu USB utičnicu. Kontrolna ploča sastoji se od dva okrugla monokromatska pokazivača. Lijevi prikazuje stanje baterije dok je na desnom moguće pro-

vjeriti stanje prijeđenog puta i brzinu kojom vozite. S time da ćete se za očitanje vrijednosti morati pridignuti i nagnuti prema naprijed, jer instrumenti ciljaju prema nebu, a ne prema glavi vozača, ali tko još na chopperu gleda kojom brzinom vozi.

Sve u svemu, kada smo na kraju sabrali dojmove i zabilješke, pozitivnih je bilo ipak više nego onih negativnih. Položaj za upravljačem

je ugodan, ciklistika dobro pogode na, a iako elektromotor ne puca od snage, vožnja vam mami osmijeh na lice kao na rijetko kojem prometalju sa zakonskim maksimumom od 45 km/h. Detalji su doradeni i oku ugodni, pa iako je sjedalo malo mušičavo u njemu ionako nećete odjednom provesti više od 50 kilometara. Uz to, Katanu odlikuje originalan stripovski dizajn

u kojim se svakako može privući mlađa populacija, koja uz prikladan odabir odjeće i obuće može odlično „isfurati“ cijeli imidž. A svakako će vas podržati i ekipa kad na tulum u prostoru gdje bi se inače nalazio pogonski agregat, dovezete gajbu piva, što je karakteristika kojom se ne može povući niti jedan motocikl. Osim možda Urala s bočnom prikolicom. ■