

# Doohan iTango HO

TEST

PIŠE: FILIP FILIPOVIĆ FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

iTango je neobična i atraktivna pojava, pa vas nerijetko i vozači automobila propuste ispred sebe kako bi mogli pobliže pogledati čudnovati stroj



## Doohan iTango HO

Obujam	elektromotor
Deklarirana snaga	1,2 kW (1,6 KS)
Težina s baterijom	66 kg
Cijena	14.999 kn

# BRBLJAVICA NA TRI KOTAČA

Smješna je, brbljava, jednostavna i zabavna. Mršava je i golišava, ali ima karizmu koja nas je držala nasmijanima svaki put kada bismo išli na vožnju. Unatoč vidljivim manama ima ono nešto što nam nije dalo da je vratimo uvozniku.

**V**jerojatno ste se zapitali zašto je u naslovu ovaj moped oslovljen u ženskom rodu kada ima tako muževno ime, a i motocikli, skuteri pa čak i mopedi, u što svrstavamo iTango, su muškog roda. Vjerujte za to imamo dobar razlog, ali vam ga ne želimo otkriti na samom početku.

Zadnjih godina prisutna je najezda i evolucija električnih vozila u svim

oblicima, pa je došlo vrijeme da se pojavi i električni moped s tri kotača od koji se dva nalaze sprijeda. Iako bismo po ovom opisu očekivali vozilo slično Piaggio MP3, reći ćemo samo da opis vara. Doohan iTango vozilo je sličnije električnim vozilima za slabo pokretne, kojima su zamijenjene strane, pa se dva kotača više ne nalaze straga već sprijeda. Radi oblika i izvedbe iTango ćemo u tekstu oslovjavati s moped.

Mršava izvedba zabavnog dizajna teško je opisiva, a možda najbolje je sve to sumirao jedan kolega koji je mislio da se u garaži nalazi Segway

sve dok mu nije video stražnji kraj. I stvarno, kao da su se Segway i Tomos Automatic sreli jedne vruće ljetne noći negdje na plaži i nakon puno koktela s previše oktana stvoren je iTango.

Usko dugoljasto sjedalo koje podsjeća na već zaboravljena „banana“ sjedala kojim su se „pimpali“ BMX bicikli osamdesetih godina, udobno je taman koliko treba za kratke gradske relacije, a ispod se nalazi taman toliko mesta da u njega odložite punjač i pripadajući kabel. Proizvođač deklarira kako je za punjenje potrebno 5,5 sati iako

nigdje nije navedeno je li to vrijeme potrebno za punjenje potpuno ispraznjene baterije. Nismo bdjeli kraj njega kad se punio, pa pretpostavljamo da jest.

### Opa, Kineskinja!

Pritisak na tipku za otključavanje na daljinskom upravljaču isključuje se alarm, pali se glavna LED rasvjeta, trepnu pokazivači smjera te vas moped ugodnim ženskim glasom na tečnom engleskom obavijesti kako je moped otključan. Pritisak na tipku za „pokretanje“ koja je smještena u sredini upravljača rezultira



iTango zadovoljava sve uvjete i propise kako bi mogao dobiti najmanju tablicu, što znači da ga mogu voziti i oni s položenom B kategorijom

(1) Svi amortizeri su načinjeni bez plinskih uložaka, samo s oprugama na vodilicama što je grozno iskustvo u vožnji. (2) Poluže prednjeg ovjesa tanko je, ali vrlo funkcionalno pa je prebacivanje s jedne na drugu stranu vrlo brzo i lako. (3) iTango ima diskove na svim kotačima, ali nažalost kočnice na prednjima nisu nas poslužile. (4) Pritisak na tipku Hi posebno je veselio kako nas tako i ljude okolo. (5) Uz standardne prekidače smjestila se i poluga blokade prednjeg ovjesa koja služi umjesto bočnog oslonca. (6) Polugu prednjne kočnice moguće je blokirati u zakočenom položaju kako vam moped ne bi mogao pobjeći s centralnog oslonca.

novom glasovnom obavijesti kako je moped spremen za vožnju. Iako se možda ovakve obavijesti čine smiješnim ustvari su vrlo korisne jer izdaleka čujete jeste li ili niste zaključali moped, a pogotovo su korisne onda kada vam moped kaže kako morate otpustiti polugu zaključavanja prednjeg ovjesa kako biste mogli krenuti.

Uglavnom, iTango je prava brbljivica koja čak i više na vas ako ste sjeli, a niste isključili alarm. Grdi vas, trubi i svijetli, a također vam aktivacijom elektromotora pruža otpor i ne da vam da ju odgurate. Još je samo nedostajalo da nas pljusne preko lica i potjera da prenoćimo na kauču u dnevnom boravku.

### Biti ili ne biti... amortizer

Prekidačima na upravljaču upravlja se osnovnim funkcijama mopeda uz jednu iznimku. Tipka s desne strane, kojom se na mopedima s benzinskim agregatima obično pokreće elektropokretač, označena je natpisom Hi. Prva pomisao bila nam je kako možda pritiskom na nju krat-



kotrajno dobivamo veće ubrzanje, ali nam je već prvi pokušaj aktivacije izazvao toliku navalu smijeha da smo gotovo pali sa sjedala. Naime, pritiskom na tipku iz zvučnika se začuje „brrruum brrruum“, odnosno snimljeno turiranje motocikla. I to je još jedan djelić karizme kojom nas je pridobila.

iTango ima dovoljno mjesta za upravljačem kako bi se тамо mogla smjestiti i odrasla muška osoba s naših prostora, ali mora naučiti držati skupljene noge kako bi one ostale na izuzetno uskoj podnici. Osjećaj prednjeg kraja s dva kotača готовo je jednak kao na Piaggio MP3, a mala težina i kratki međuosovinski razmak omogućuju nam brzu i laku promjenu smjera. Brzi slalom iTango održuje poput vrhunskog skijaša što nam je bilo vrlo zabavno sve dok je cesta bila bez neravnina i rupa. Tek tada smo otkrili da je s ovjesom nešto neobično.

Kada bismo prešli preko šahta, rupe ili željezničke pruge udarci bi bili silovito jaki i pokušali nam izbiti upravljač iz ruku i zube iz usta. Nije

## TEST | DOOHAN iTANGO HO

Naginjanje u zavojima nešto je posve prirodno i jednostavno na ovom mopedu, a prelazi su brzi i oštiri pa smo se sjetili skijaškog slaloma.



Dizajn je neobičan, ali privlačan. Definitivno nam se svida



se tu radilo o samo jednom udarcu već o podrtavanju cijelog mopeda i naših organa sve dok se ne bi umirili. Detaljnijim pregledom uvidjeli smo da su amortizeri načinjeni samo od opruga na vodilicama bez plinskih uložaka. Nešto kao na dječjim kolicima.

### Prva, druga, Rally

Respektabilni okretni moment od 115 Nm dovoljan je da na semaforu imamo start bolji nego većina današnjih skutera zapremine 50 ccm, a maksimalna brzina od 46 km/h dostiže se relativno brzo. Prekidačem na upravljaču moguće je

odabrati između dvije brzine kretanja i hoda unatrag. Tako je, ovaj lagani moped ima čak i hod unatrag. Prva brzina određuje nam deklarirano maksimalnu brzinu od 25 km/h, iako na pokazivaču piše 36 km/h, a druga 45 km/h, što je poprilično blizu 46 km/h koliko pokazuje kontrolna ploča. Proizvođač u prvoj brzini deklariра maksimalnih 70 km autonomije i 50 km u drugoj. Nismo praznili bateriju do kraja već smo ju preko noći nadopunjavali, ali preračunavanjem prijeđenih kilometara i postotaka preostalog kapaciteta baterije, smatramo kako bi deklarirana autonomija mogla biti poprilično točna. Kao zanimljivost ističemo da vam se jednom kada dostignete maksimalnu i konstantnu brzinu, automatski uključuje tempomat koji se pokazao vrlo korisnim na duljim ravnicama.

### Kad se kaže da je kinesko

Kočini sustav opremljen je trima diskovima što je potpuno neuobičajeno za klasu do 50 km/h, a bilo bi vrlo pohvalno da oni rade kako treba. Na stražnju kočnicu stvarno nemamo zamjerke, ali je zato prednja opasna za korištenje jer funkcioniра na binarnom principu nula i jedinica. Da pojasmimo kako bi razumjeli i oni kojima elektronika i informatika nisu stru-

ka. Kada je poluga prednjih kočnica otpuštena one ne koče što je sasvim očekivano, ali kada ju i malo pritisnete kliješta zagrizu kao da ste ih nagazili i iTango se nabije na prednji kraj, a vi na ručke. Nema laganog doziranja. Pokušali smo s dva prsta, jednim prstom, malim prstom, ali nismo uspjeli postići ispravno funkcioniranje prednjih kočnica pa smo učinili jedino nama logično. Odustali smo i nastavili koristiti samo stražnju koja ne samo da je ispravna, već je i u većini situacija dovoljna da ovaj laki moped uspori ili zaustavi na vrijeme.

### Kad vrijeme stane i digne se temperatura

Brzina kretanja prikazana je u sredini jednostavnog i nemaštvitog zaslona od tekućih kristala uz još neke podatke poput ugodne vanjske temperature koja je prema pokazivaču varirala od 42° C do 70° C, neovisno bila noć ili dan, sata koji stalno pokazuje ponoć te stanja napunjenoosti baterije čiju točnost nismo testirali kako ne bismo iznenada ostali bez struje.

Za prihvatljivih 14.999 kn dobijete strujom pogonjeni moped zabavnog dizajna koji spada u A1 kategoriju, ima pouzdani njemački elektromotor i LG ili Panasonic baterije posljed-

## TEHNIČKI PODACI

**Motor:** elektromotor

**Hlađenje:** zračno

**Završni prijenos:** motor je u stražnjem kotaču

**Okvir:** čelične cijevi

**Ovjes:** sprjeda ovjes s dva kotača i jednim amortizerom; straga dva amortizera

**Gume:** sprjeda 70/90-12, straga 90/70-12

**Kočnice:** dvostruki disk sprjeda, jedan disk straga

**Dimenzije (u mm) i težina:** visina sjedala 740 mm, osovinski razmak 1.150 mm, težina 66 kg

**Deklarirano:** snaga – 1,2 kW (1,6 KS), maks. okretni moment - 115 Nm, maks. brzina 45 km/h, vrijeme punjenja 5,5h, nosivost 154 kg

**Baterija:** Li-ion 48V 26Ah

**+ okretnost i mala težina,  
početno ubrzanje, tempomat,  
zabavan dizajn, glasovne upute,  
kvalitetni elektromotor i baterije,  
pregledni retrovizori, cijena**

**- amortizeri nemaju hidraulike,  
jeftina izrada detalja, pogrešne  
informacije na kontrolnoj ploči,  
loše gume, previše agresivna  
prednja kočnica**

cijena **14.999 kn**

Iako je malen, mesta za upravljačem ima mnogo više nego na nekim maksi skuterima, koji bi iz toga mogli nešto i naučiti



Na skromnom zaslonu točno su se prikazivali trenutna brzina i napunjenošć baterije, ali je zato sat uvijek pokazivao ponoć, a temperatura je bila između 40°C i 70°C.



Tipka za pokretanje i isključivanje prigodno je smještena i dobro vidljiva, a noću osvijetljena u plavoj boji.

nje generacije koje omogućuju popriličnu autonomiju. Na njemu se vidi jeftina izrada, a prisutni su i detalji koji ne rade kako treba, ali je lagan i okreten što ga čini vrlo zabavnim u vožnji. A i kada smo se provezli pješačkom zonom pokraj policajca on se samo s interesom okrenuo za nama kao i svi ostali prolaznici. Nije mu palo na pamet da smo na vozilu koje se tu zakonski ne bi smjelo nalaziti. iTango je simpatična Kineskinja zanimljivog i ne baš previše razrađenog dizajna te osrednje izvedbe, ali zarazne karizme kojom nas je kupila. ■

Gdje god smo se pojavili  
iTango je plijenio pažnju  
svojom neobičnom  
pojavom

