

Opai Wind Li-ion 3500W

TEST

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ; FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

Opai Wind Li-ion 3500W

Baterija Li-ion 20 Ah, 72V
Deklarir. snaga 3,3 KS (2,4 kW)
Težina bez baterije 74 kg
Cijena 1.699 eura
Cijena testnog modela 2.299 eura

Koljena su blizu upravljaču, no mjesta ima taman dovoljno za prosječno visokog vozača



TIHI OBRT

Nije da vas košta baš ništa, ali uloženi 1.699 eura bi vam se moglo brzo isplatiti, posebno ako električni Opai Wind koristite za dostavu. U tom slučaju gotovo da se može govoriti i o tihom obrtu, jer iako Wind nije brži od vjetera, svakako je tiši od njega, a ni autonomija nije problem kad se nude doista brojni paketi baterija različitog kapaciteta

Pod kapom hrvatskog brenda Električni Buntovnik prodaju se raznorazni modeli električnih skutera, među kojima su doista svi „električni“, ali dobar dio njih krasi toliko (pozitivno) šašavi dizajn i koncepcija da ih „skuterima“ možemo smatrati samo u liberalnom

poimanju tog pojma. To nipošto ne vrijedi za Opai Wind Li-ion 3500W, koji želi ostaviti ozbiljan dojam, što nije slučajno, jer bi se ovaj električni skuter želio svidjeti i poslovnim krugovima, odnosno onima koji se profesionalno bave gradskom dostavom. Iako je riječ o novom modelu u ponudi Električnog Buntovnika,

dobrim dijelom nam je poznat i od prije. Naime, Opai Wind Li-ion 3500W je evolucija modela Opai Li-ion 2400W, pri čemu se ne radi samo o redizajniranom, nego i doradenom skuteru. Između ostalog, umjesto tanašnih guma 90/70-12 tu su sad one kvalitetnije i malo konkretnije u dimenzijama 110/70-12, a dojmama smo da je i kvaliteta izrade dignuta na višu razinu.

Uz to, Wind je bogatiji za LED svjetla, kao i za nove digitalne instrumente, koji su crne pozadine i zaobljenog oblika, pa na prvu djeluju kao da su skinuti s centralne konzole nekog novog automobila. U seriji dolazi i USB

utor, a svakako se vodilo računa o praktičnosti i funkcionalnosti, pa tako Wind ima i bočni i centralni nogar, kao i mali centralni kofer, koji se otključava i zaključava istim onim ključem kojim dajete i kontakt. A iako su u prostor pod sjedalom smještene baterije, iznad njih još ima dovoljno mjesta da ubacite koju

sitnicu i, po potrebi, prijenosni punjač.

Uopće se ne čuje!

Ako baš zatreba, nešto od prtljage možete prevesti i na ravnoj podnici. Ona je prekrivena gumenim „tepihom“, kojeg smo ponekad, kod „penjanja“ na skuter, znali zakačiti petom i malo podignuti, ali on bi se sam ponovo namjestio. Ne sjećamo se da je bilo još nekih nedostataka po pitanju završne obrade, a dojamu konkretnosti cjeline doprinosi i to što je Wind u vožnji tiši i od vjetera.

Uobičajeno je da se na električnim skuterima, a posebno onim cjenovno pristupačnim, jasno čuju raznorazna zveckanja i lupanja dijelova. Lagano zujanje elektromotora te popratne zvukove jednostavno ne može prekriti, a ovdje bi to trebalo doći još i više do izražaja jer je elektromotor potpuno nijem. Uopće se ne čuje! Svejedno, u vožnji nema nikakvog zveckanja,



TFT instrumenti djeluju gotovo futuristički. Šteta što ne pokazuju i više informacija, a broj parcijalne kilometraže se poništi na nulu svaki put kad ugasište kontakt



nja, tek se pri prelasku preko neravnina javlja tiho lupkanje centralnog kofera, koje se vjerojatno ne može izbjeći.

Nekome mogućnost vožnje u potpunoj tišini može djelovati i sablasno, no u gustom gradskom prometu to predstavlja prednost. Jer iako su retrovizori taman pregledni, to što je vaš skuter potpuno bešuman omogućuje vam da jasno čujete automobile koji su vam u mrtvom kutu. Tako uz periferni vid, koji je u kacigi ionako ograničen, koristite i periferni sluh. A to itekako dobro dođe jer Wind ipak nije brz kao vjetar, tako da će vas na gradskim avenijama salijetati automobili.

Svojim performansama, ovaj Opai spada u istu kategoriju kao i benzinske 50-ice, što znači da njime možete upravljati i s položenom samo B kategorijom, ali i da je maksimalna brzina zakonski ograničena na 45 km/h. Ipak, Wind teoretski može dohvatiti i 60 km/h, a to je već brzinama pri kojoj na većini gradskih prometnica više nismo pokretna meta te se osjećamo bitno sigurnije nego pri 45 km/h.

Očekivano okretan

Kako je u toj klasi uobičajeno, elektromotor je smješten u glavčini stražnjeg kotača, a uz to što je sasvim tih, može se pohvaliti i da je moćniji od prosjeka klase. Razvija nominalnih 3,3 i vršnih 4,8 KS, odnosno 3,5 kW, zbog čega u svom nazivu i nosi brojčanu oznaku 3500 W.

Ubrzanja nisu samo iznimno linearna, nego i taman dovoljno konkretna da kod kretanja sa semafora stvorite početnu pred-



S novim LED prednjim i stražnjim svjetlima, Wind djeluje modernije od svog prethodnika, a i završna obrada je na višoj razini

nost u odnosu na automobile. U dosta kratkom roku se stiže do maksimalne brzine, a okretan moment elektromotora možda i najviše dolazi do izražaja na onim najstrijmijim zagrebačkim usponima, gdje Wind bez problema može držati kakvih 40 km/h.

I kočnice su dovoljno snažne. Prednji disk i stražnji bubanj odlučno zaustavljaju Wind, s time da se pri onim najsnažnijim kočenjima može osjetiti kako se lagano uvija prednji dio skutera, ali to nije ništa neuobičajeno. Baš kao što za takav skuter nije neuobičajeno da je i ovjes malo tvrdi, a tu su i naplatci razmjerno

malog promjera od 12 cola, pa ćete se lagano prodrmati pri polasku preko neravnina. I nije da ovjes ne radi, ili da prebrzo dolazi do kraja hoda, nego je u prosjeku klase, ili čak i malo bolji od toga.

Spomenuti naplatci su zaogrnuti novim i širim CST gumama koje su se pokazale dobrim za skuter tih performansi. Ovaj Opai oštro skreće te se može razmjerno duboko nagnuti, a samo ga neravnine usred zavoja mogu izbaciti iz takta i natjerati na širenje putanje. Pritom je Wind očekivano okretan, dok je spuštanje u nagib nešto naglije nego što smo navikli, čemu vjerojatno - uz malu

težinu samog skutera - pridonosi i to što je prednja vilica postavljena dosta položeno.

Na tu vilicu se linearno nadovezuje i upravljač, koji je povučen dosta unatrag, a prema njemu vas dodatno „gura“ i sjedalo. Tako su kod natprosječno visokih vozača ručke preblizu koljenima, a već će i oni sasvim prosječne visine kod polukružnog okretanja morati izbaciti koljeno ili ispružiti nogu u supermoto stilu.

Kakve baterije želite?

Kao i kod prethodnog modela, presvlaka sjedala nije dovoljno napeta, a rado bi i da je onaj povi-

Wind je doista lagan skuter, te se kao takav i iznimno lako spušta u nagib



U prostoru ispod sjedala se mogu kombinirati različite Li-ion baterije, pa tako kapacitet može biti od 1,44 do čak 10 kWh





Uz punjač za (svaku) bateriju, u seriji dolazi i centralni kofer

TEHNIČKI PODACI

Motor: beskontaktni elektromotor
Hlađenje: zračno
Mjenjač: direktan prijenos
Okvir: čelični
Ovjes: sprijeda klasična vilica, straga oscilirajuća vilica s dva amortizera
Gume: prednja i stražnja 110/70-12
Kočnice: naprijed disk, straga bubanj
Dimenzije (u mm) i težina: dužina 1.950, širina 760, visina 1.160, visina sjedala 780, težina 74 kg (bez baterije)
Deklarirano: snaga 3,3 KS (2,4 kW) vršna snaga 4,8 KS (3,5 kW), vrijeme punjenja baterije oko 4h, maksimalna brzina 45 km/h (60 km/h)
Baterija: Li-ion baterija, 1,44 kWh, 20 Ah, 72V

cijena, tihi elektromotor, razvijanje snage, lakoća upravljanja, niski troškovi vožnje i održavanja, mogućnost kupnje s baterijama različitog kapaciteta

izvedba sjedala, jednostavan dizajn, instrumenti siromašni podacima i teže čitljivi po suncu

cijena

1.699 €



Kočnice su na razini zadatka, a isto vrijedi i za CST gume

šeni dio za suvozača pomaknut barem još koji centimetar unatrag. Tada bi imali komforniji položaj za upravljačem, a i stražnjica bi se tad upirala u širi dio sjedala, pa bi sve bilo ugodnije. Ovakvo sjedalo nije baš udobno i relativno brzo počinje „žuljati“, što nije problem ako se bavite dostavom, pa svako malo silazite sa skutera. No, s ovim se skuterom može prevaliti i popriličan broj kilometara u jednom komadu, a svakako više nego što to od jedne električne „50-ice“ očekujete.

Ponuda Winda započinje s cijenom od 1.699 eura i Li-ion baterijom kapaciteta 1,44 kWh. Za 2.299 eura dobijete Wind s dvije takve baterije, kakvog smo i sami imali na testu, te smo s jednim punjenjem prevalili 70 km, bez da smo i u jednom trenutku razmišljali o štednji.

A to je tek početak, jer se Opai Wind nudi i s baterijama malo ili



Elektromotor u stražnjem naplatku djeluje snažnijim od prosjeka klase

puno većeg kapaciteta, o čemu onda, dakako, uvelike ovisi i cijena. Tako možete naručiti i Opai Wind s jednom ili dvije baterije kapaciteta po 2,2 kWh, 2,9 kWh, 4,3 kWh ili čak 5 kWh. U ovom potonjem slučaju, ako odabere dvije takve baterije, imate električni skuter kapaciteta čak 10 kWh, a to će vas zadovoljstvo koštati 4.298 eura.

Pritom uz svaku bateriju dobijete i zaseban brzi punjač, a iako je riječ o prenosivim baterijama, one se mogu puniti i bez da ih izvadite iz skutera. I dok je za pretpostaviti da će opcije s baterijama većeg kapaciteta ponajprije biti zanimljive dostavnim službama, ovakva konfiguracija s dvije najmanje baterije, kakvu smo mi imali na testu, je sasvim dovoljna i za one koji koriste skuter za svakodnevnu vožnju gradom, a da pritom ne žele stalno razmišljati o punjenju. ■



Opai Wind možda ne juri poput vjetra, ali je tiši od njega. Elektromotor je potpuno nečujan, što vam omogućava da bolje oslušujete promet i jasno čujete vozila u mrtvom kutu

POGLED NA KONKURENCIJU	Snaga [KS]	Vršna snaga [KS]	Baterija [kWh]	Gume (sprijeda / straga)	Kočnice (sprijeda / straga) [ø u mm]	Visina sjed. od tla [mm]	Masa [kg]	Maks. brzina [km/h]	Domet deklarir. [km]	Vrijeme punjenja [h]	Cijena (eura)
NIU NQi Cargo	2,5	n.d.	1,6	90/90-12 / 120/70-12	disk / disk	760	99	45	50	7	3.099
Opai Wind Li-ion 3500W	3,3	4,8	1,44	110/70-12 / 110/70-12	disk / bubanj	780	74	45 (60)	n.d.	4	1.699
Peugeot Kisbeee SE Cargo	3,4	n.d.	1,6	100/70-12 / 110/70-12	disk / bubanj	769	105	45	n.d.	n.d.	3.400
Piaggio 1	n.d.	3,0	1,4	100/80-10 / 100/80-10	disk / disk	770	85	45	55	n.d.	2.950
Yamaha Neo's	n.d.	3,4	1,0	110/70-13 / 130/70-13	disk / bubanj	795	90	45	n.d.	4	2.599