

DAYTONA EDISON 50, Πλήρης Δοκιμή

Έντισον και ηλεκτρισμός

Για πρώτη φορά στην δίτροχη καριέρα μας δοκιμάζουμε επί πέντε μέρες ένα ηλεκτρικό σκούτερ. Είναι το Daytona Edison 50 και λόγω του ότι είναι φθηνό και ηλεκτρικό έρχεται να ταράξει, έστω και λίγο, τα νερά της δίτροχης μετακίνησης.

Κείμενο: Βασίλης Αντζουλάτος, Φωτογραφίες: Μιχάλης Λαζαρίδης

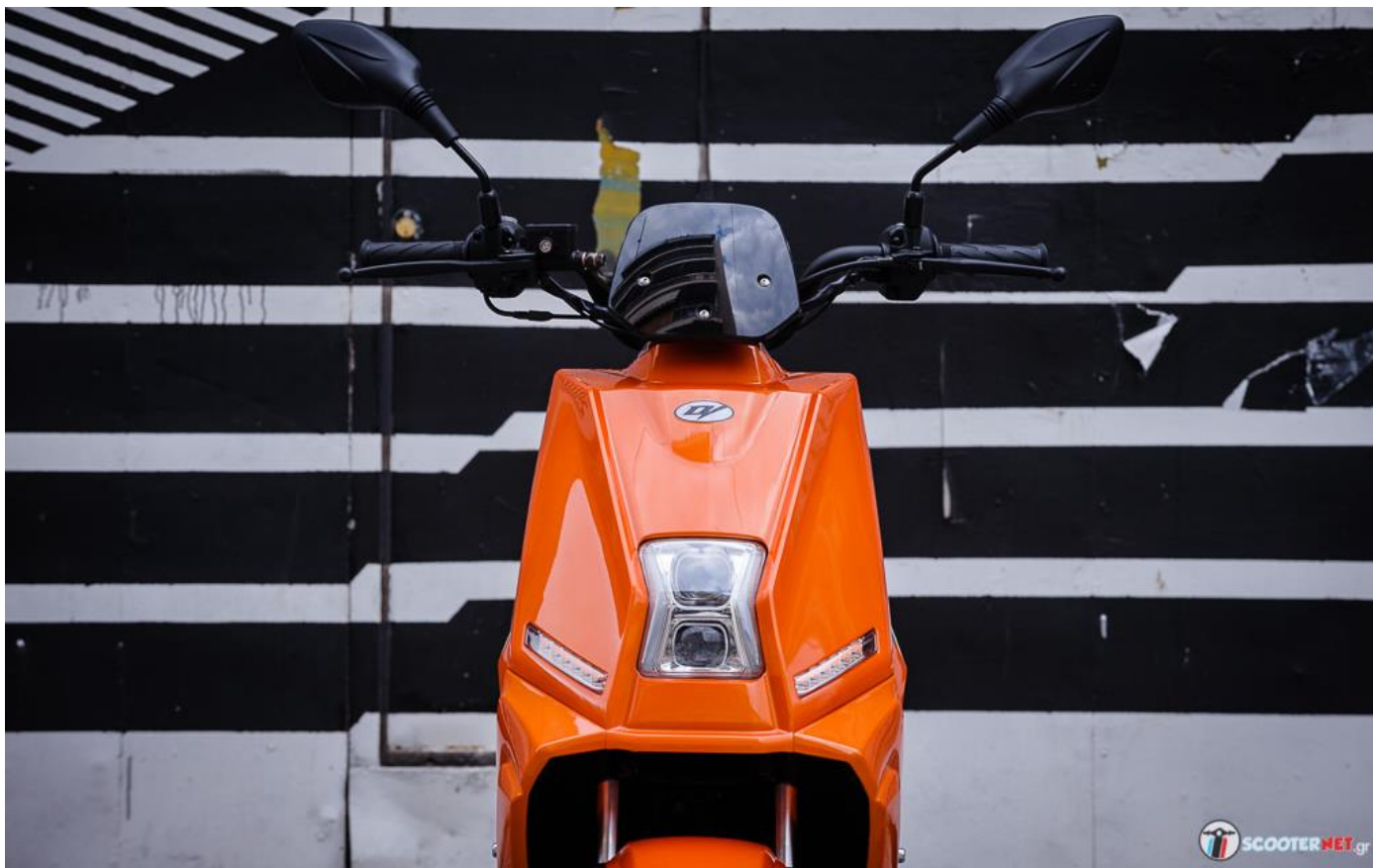


Αν οι άνθρωποι της μοτοσυκλέτας της διάσημης αυτής μοτο-οδού αντιλαμβάνονταν τι περνάει από μπροστά τους, μέσα από τα χωράφια τους, μάλλον θα έπρεπε να με πυροβολήσουν.

Το σκούτερ αυτό είναι ο εφιάλτης της μοτοσυκλέτας για δυο λόγους: πρώτον γιατί δεν είναι μοτοσυκλέτα και δεύτερον γιατί δεν έχει συμβατικό κινητήρα, εσωτερικής καύσης. Ότι χειρότερο υπάρχει για τον σκληροπυρηνικό μοτοσυκλετιστή δηλαδή, σύμφωνα με την ηθική του.

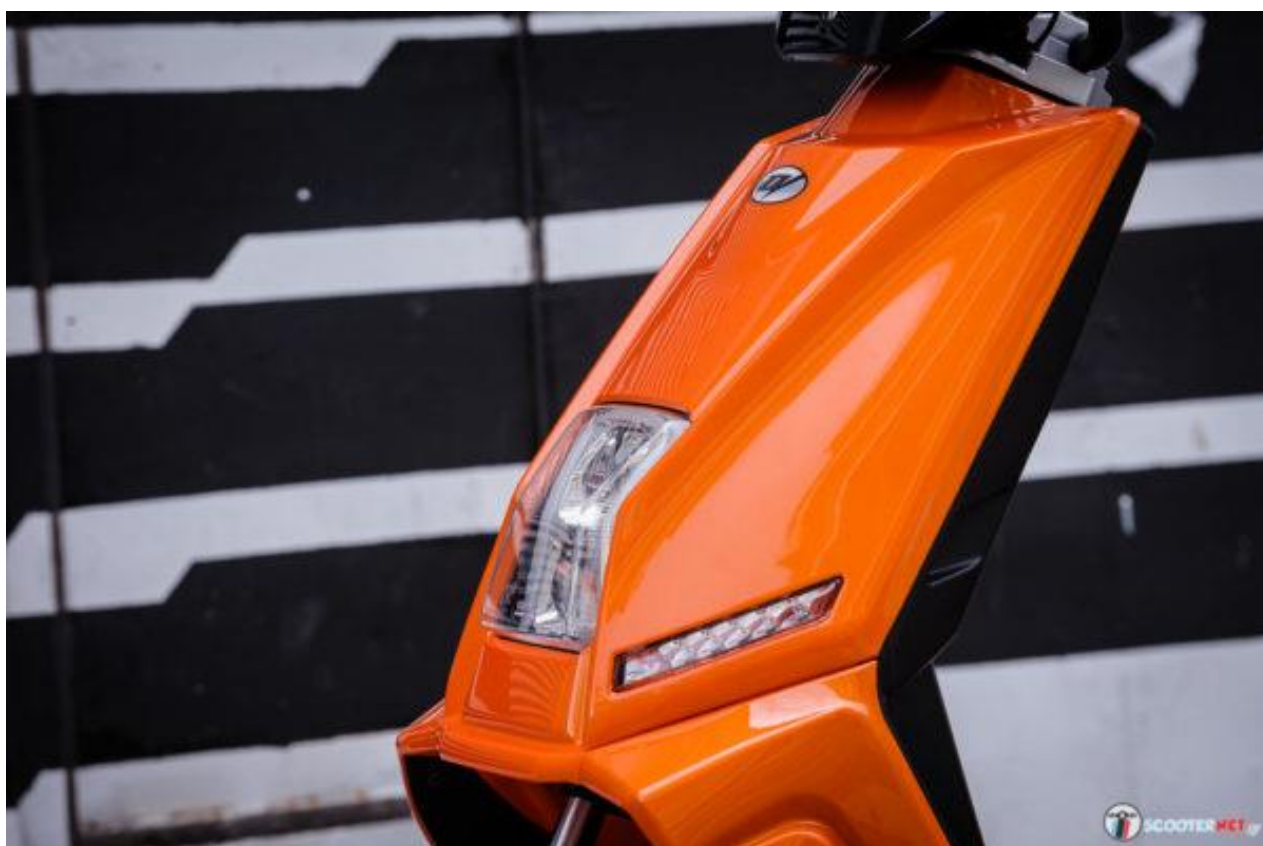
Άσε που ο μηδενικής συντήρησης ηλεκτρικός κινητήρας θα κλείσει συνεργεία και συνεργεία αν και όταν επικρατήσει στην αγορά...

Το Edison όμως κυρίως αποτελεί απειλή για τα μοτοποδήλατα, αφού αυτό είναι το αγοραστικό κοινό στο οποίο απευθύνεται λόγω των επιδόσεών του.



Στο Δρόμο

Είναι πολύ συμπαθητική η εμφάνιση του μικρού ηλεκτρικού Daytona Edison 50 και ακολουθεί την ιδιαίτερη σχεδιαστική τάση που έχουμε αναλύσει αρκετές φορές στο Scooternet, με γωνίες και γενικά ένα σύνολο “τετραγωνισμένο”. Μεγάλη και “άφθονη” είναι η ποδιά, ενσωματωμένος ο ιδιαίτερος προβολέας, επίπεδο το δάπεδο με τη μπαταρία να “κρύβεται” κάτω από τη σέλα.



Το βάρος της κατασκευής είναι μικρό, πολύ μικρό, το σκουτεράκι νομίζεις ότι δεν έχει κινητήρα και τελικά έτσι είναι, αφού ο ηλεκτροκινητήρας είναι πάνω στον οπίσθιο τροχό – όπως θα δείτε και στις φωτογραφίες – κατασκευής **Bosch**. Ένα όνομα που προσφέρει εμπιστοσύνη στον πιθανό ενδιαφερόμενο.



Είναι απλός ο χειρισμός του ηλεκτρικού σκούτερ, του πρώτου της Daytona. Ανοίγεις κατ' αρχήν τον “γενικό” διακόπτη (ηλεκτρικό γαρ...) που είναι κάτω από τη σέλα. Εκεί υπάρχει και ένας μικρός αποθηκευτικός χώρος που ίσως να χωρέσει μισό κράνος, αλλά σίγουρα χωράει τον φορητό φορτιστή της μπαταρίας, η οποία βρίσκεται ακριβώς από κάτω, κι αποκαλύπτεται αν αφαιρεθεί ένα πλαστικό καπάκι.

Μετά γυρίζεις το κλειδί στην ποδιά και περιμένεις να ανάψει ένα λαμπάκι στα όργανα που σε ενημερώνει ότι το σκούτερ είναι έτοιμο. Στο δεξί άκρο του τιμονιού υπάρχει ένας διακόπτης που επιλέγει τρόπο λειτουργίας του ηλεκτροκινητήρα: αργά, μεσαία, γρήγορα.

Μετά ανοίγεις το γκάζι, που είναι κανονικό, τίποτε περίεργο εδώ. Το περίεργο είναι ότι ξαφνικά βρίσκεσαι (μαζί με το σκούτερ βεβαίως) να κινείσαι γρήγορα μπροστά χωρίς τον παραμικρό θόρυβο από κινητήρα-ποιόν κινητήρα;

Η επιτάχυνση στο άνοιγμα του γκαζιού με τον επιλογέα στη θέση Νο3 είναι δυνατή, η μπόλικη ροπή του κινητήρα σπρώχνει με -παραπανίσια μερικές φορές – δύναμη μπροστά το σκούτερ – που επιταχύνει γρήγορα από στάση.

Αυτό που καταλάβαμε στο τέλος της δοκιμής ήταν ότι είναι προτιμότερο να γυρίζεις τον – εύκολο στη χρήση – διακόπτη του τιμονιού στη θέση 2 για τις εκκινήσεις, που γίνονται πιο ήπια και προβλέψιμα και μετά εν κινήσει να αλλάζεις στη θέση 3 τον διακόπτη για πλήρη δύναμη.



Οι τροχοί των 10 ιντσών δίνουν ακαριαίες αντιδράσεις στο σκούτερ, οι αναρτήσεις είναι καλές και προσφέρουν αρκετή άνεση στον αναβάτη, ενώ τα μικρά φρένα είναι αρκετά για το μικρό συνολικό βάρος.



Πάμε τώρα στο θέμα της κατανάλωσης και της φόρτισης της μπαταρίας, που απασχολεί πολύ κόσμο πλέον, αφού με ένα ηλεκτρικό σκούτερ ξεχνάς το βενζινάδικο και το μόνο που πρέπει να κάνεις είναι να φορτίζεις κάθε βράδυ (κατά προτίμηση, για να είναι έτοιμη την άλλη μέρα το πρωί) την μπαταρία του.

Υπάρχουν δυο τρόποι για να φορτιστεί η μπαταρία. Ο ένας είναι – αν υπάρχει πυλωτή, αυλή ή γκαράζ – να φτάσει το σκούτερ δίπλα σε μια πρίζα και να συνδεθεί με αυτήν μέσω του φορτιστή. Ο δεύτερος – και πιθανά ο πιο συνηθισμένος – είναι να αφαιρείται η μπαταρία, κάτι που γίνεται εύκολα, κι έτσι να γίνεται η φόρτιση μέσα στο σπίτι. Ο χρόνος πλήρους φόρτισης είναι κοντά στις 5-6 ώρες.

Η κατανάλωση και η αυτονομία της μπαταρίας εξαρτάται από τον τρόπο χρήσης, τις οδικές συνθήκες, την ταχύτητα του σκούτερ, το βάρος του αναβάτη και το πρόγραμμα λειτουργίας του κινητήρα. Αν, ας πούμε, έχουμε βαρύτερο αναβάτη και ανηφόρες στη διαδρομή η αυτονομία είναι μικρότερη. Σε ιδανικές συνθήκες η αυτονομία φτάνει τα 50 χιλιόμετρα, σε πραγματικές συνθήκες υπολογίστε για σιγουριά κοντά στα 40 χιλιόμετρα.

Τελικά

Έχει πολύ ενδιαφέρον σαν σκούτερ το Daytona Edison 50 και νομίζουμε ότι αξίζει να το οδηγήσετε για να πάρετε μια ιδέα από το μέλλον. Είναι το μέλλον η ηλεκτροκίνηση; Πιστεύουμε πως εν μέρει ναι, αν και θα περάσουν χρόνια μέχρι την καθολική τους επικράτηση. Ίσως και δεκαετίες. Πέρα από την συμφέρουσα τιμή του είναι η “μηδενική” κατανάλωση, ο αθόρυβος κινητήρας και η ευκολία του ηλεκτρισμού που αποτελούν τα ισχυρότερα όπλα του μικρού σκούτερ.

Αν και δεν μπορούμε να υπολογίσουμε πόσα χρήματα σε ρεύμα “καίει”, μπορούμε τουλάχιστον να υπολογίσουμε το πόσο μας “επιβαρύνει”, μιας και η μπαταρία κάποια στιγμή θα χρειαστεί αντικατάσταση, όπως ισχύει με όλες τις ηλεκτρικές... συσκευές, κι ας μην είναι “συσκευή” το Edison. Άρα για να υπολογίσει κάποιος πόσο θα του κοστίσει ένα ηλεκτρικό σκούτερ ανά έτος πρέπει να συμπεριλάβει – έστω εκ των υστέρων – στα λειτουργικά του έξοδα και την τιμή της νέας μπαταρίας.





Μέχρι εκείνη τη στιγμή μπορεί να απολαμβάνει “δωρεάν” μετακίνηση, χωρίς θόρυβο και χωρίς καυσαέρια, κινούμενος με ταχύτητες μοτοποδηλάτου.

Ποιοι είναι οι δυνητικοί πελάτες ενός σκούτερ σαν το Daytona Edison 50; Οικολογικά ευαισθητοποιημένοι που παίρνουν την απόφαση για μηδενικούς ρύπους στη ζωή τους. Επαγγελματίες για μετακίνηση σε βιομηχανικούς χώρους. Αυτοί που ζητούν ένα βοηθητικό μέσον μετακίνησης σε τροχόσπιτα, κότερα, κ.λπ. Νέοι και νέες που θέλουν κάτι... νέο και όχι συνηθισμένο και δεν έχουν απαιτήσεις στη μετακίνησή τους, αντί να προτιμήσουν ένα συμβατικό πεννητάρι. Γιατί το είπαμε και παραπάνω, ο πρώτος που θα πληγεί από τον ερχομό των ηλεκτρικών σκούτερ, θα είναι τα 50άρια.



πηγή: scooternet.gr