

DAYTONA e-Viball 125, Πλήρης δοκιμή

ΠΛΗΡΕΙΣ ΔΟΚΙΜΕΣ 28/07/2021

Retro-Modern electric

***Ηλεκτροκίνητο * Ιπποδύναμη: 4,4 ίπποι (3200W) * Τελική: 81 km/h (75 km/h πραγματικά) * Τιμή: 3.95 ευρώ (2.595 ευρώ με επιδότηση, 2.195 ευρώ με επιδότηση και απόσυρση)**

Έφτασε λοιπόν η εποχή που τα ηλεκτροκίνητα δίτροχα δεν αποτελούν μια σπανιότητα στην αγορά, ενώ η τιμή τους είναι ανάλογη με αυτή των συμβατικών. Το Daytona e-Viball είναι ένα e-σκούτερ για τον πολύ κόσμο και σε καμία περίπτωση ο χαρακτηρισμός αυτός δεν θα πρέπει να εκλαμβάνεται με αρνητική χροιά. Αντιθέτως, είναι η συνολική ποιότητά του που το καθιστά μια βιώσιμη εναλλακτική για πολλούς.

**Κείμενο: Κώστας Γαμβρούλης,
Φωτογραφίες: Θοδωρής Ερμήλιος**

Η αλήθεια είναι ότι δεν μπορεί να καθοριστεί σε ποια γενιά ηλεκτροκίνητων σκούτερ ανήκει το e-Viball 125, καθώς η εξέλιξη στη συγκεκριμένη κατηγορία είναι συνεχής και δεν ορίζεται από χρονικά σημεία – σταθμούς.



Το σίγουρο είναι ότι έχουμε διανύσει πολύ δρόμο από τα πρώτα ηλεκτροκίνητα μοντέλα παραγωγής, τα οποία υιοθετούσαν μια καθ' υπόδειξη της λειτουργικότητας περίεργη φόρμα, όντας ογκώδη και βαριά, απαιτώντας από τους ιδιοκτήτες τους **αρκετές παραχωρήσεις**.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα για τα ηλεκτροκίνητα δίτροχα ήταν οι μπαταρίες τους, **που προκειμένου να εξασφαλίσουν μια σεβαστή χωρητικότητα** (και κατά συνέπεια αυτονομία) ήταν ογκώδεις και βαριές, ενώ και το κόστος κατασκευής τους ήταν αυξημένο, επιβαρύνοντας σε μεγάλο ποσοστό την τελική τιμή.



Ευτυχώς η εξέλιξη **τρέχει με απίστευτους ρυθμούς** στο συγκεκριμένο πεδίο, οι μπαταρίες γίνονται ολοένα πιο μικρότερες και αποδοτικές, ενώ η εκτεταμένη παραγωγή τους, μειώνει και το κόστος.

Σε αυτά τα σκούτερ ανήκει λοιπόν και το Daytona e-Viball 125, με το 125 να προστίθεται στην ονομασία του **για να καταδείξει ότι ανήκει στην κατηγορία** των μοντέλων που μπορούν να οδηγηθούν με δίπλωμα κατηγορίας A1.

Σχεδιαστικά, δεν διαφέρει σε κάτι από ένα μοντέλο με κινητήρα βενζίνης και αυτό αφορά στην κατανομή των κυρίων όγκων του **που είναι η κλασική των σκούτερ πόλης** με επίπεδο πάτωμα.



Πιο ειδικά, ο προβολέας είναι αυτός που προσδίδει σχεδιαστική ταυτότητα στο e-Viball (ας αφήσουμε το 125 για τη συνέχεια) **βαδίζοντας σε ρетро-φουτουριστικά μονοπάτια.**

Στο τραπεζοειδές αυτό σχήμα με τις στρογγυλεμένες γωνίες **φιλοξενούνται δυο LED προτζέκτορες**, πλαισιωμένοι από ένα επίσης LED «σιρίτι» που επιτελεί DRL λειτουργία.

Γενικά το σκούτερ φλερτάρει με το ρетро στα σημεία, διατηρώντας πάντως τις ισορροπίες και – το κυριότερο – **δεν διατυμπανίζει την ηλεκτροκίνητη φύση του** με μια προκλητική και εξεζητημένη σχεδίαση.



Πολύ ωραίο και το πίσω φωτιστικό σώμα, επίσης LED, με μια σχεδίαση που αναπαράγει **ένα πεπλατυσμένο και γωνιώδες «U»** σε διάφορα μεγέθη, ενσωματώνοντας και τα φλας σε αυτό το μοτίβο. Ο πίνακας οργάνων είναι φυσικά πλήρως ψηφιακός με μεγάλες και ευδιάκριτες ενδείξεις, ακόμα και με κόντρα φως, χάρη στην υψηλή αντίθεση του.

Πέραν του ταχύμετρου συμπεριλαμβάνονται επίσης ενδείξεις για μερικό και ολικό χιλιόμετρο, θερμοκρασία περιβάλλοντος, ώρα, καθώς και δύο στήλες με 6 επίπεδα για τα ενεργειακά αποθέματα των μπαταριών.

Αφού φτάσαμε στις μπαταρίες, αυτές **είναι δύο τον αριθμό και βρίσκονται κάτω από την σέλα.**



Πρόκειται για μονάδες λιθίου, 61,2 Volt και 28.6 Ah, με το βάρος της κάθε μιας να είναι στα 12,5 κιλά. Οι μπαταρίες **είναι αποσπώμενες, με μια πρακτική πτυσσόμενη λαβή** να διευκολύνει τη διαδικασία, αλλά η αφαίρεσή τους δεν αποτελεί αναγκαία συνθήκη για τη φόρτιση του e-Vibal, καθώς το σκούτερ φορτίζει με δύο τρόπους.

Υπάρχει μια υποδοχή στη βάση του τμήματος που στηρίζει τη σέλα όπου **ο παρεχόμενος φορτιστής μπορεί να συνδεθεί** και να φορτίσει το σκούτερ με τις μπαταρίες εντός του. Αν δεν υπάρχει αυτή η δυνατότητα ή δεν το επιτρέπουν οι συνθήκες, οι μπαταρίες αφαιρούνται, με μια απλή αποσύνδεση ενός καλωδίου (έχουν το ίδιο φινις με αυτό του μετασχηματιστή) **και φορτίζονται στο σπίτι, στο γραφείο, ή σε κλειστό, στεγασμένο χώρο.**



Επίσης, η Daytona αναφέρει πως μια μπαταρία φορτίζεται πλήρως (0 – 100%) **μέσα σε τέσσερις ώρες**. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής μετρήσαμε 3 ώρες, φορτίζοντας ταυτόχρονα και τις δύο μπαταρίες πάνω στο σκούτερ από το 50% της χωρητικότητάς τους μέχρι το 100% **και 2 ώρες για φόρτιση 50-100%**, μεμονωμένα σε κάθε μπαταρία. Άρα αυτά που ανακοινώνει η Daytona είναι αληθή.



Σημειώνουμε πάντως ότι ο φορτιστής **παράγει αρκετό θόρυβο** όταν ξεκινήσει ο εσωτερικός ανεμιστήρας που διαθέτει για την ψύξη του, οπότε η φόρτιση σε εργασιακό χώρο ή το βράδυ στο σπίτι, ενδέχεται να δημιουργήσει προβλήματα ηχορύπανσης.

Επίσης, οι ενδείξεις για την εξέλιξη της φόρτισης **προβάλλονται πάνω στις μπαταρίες με το πάτημα ενός κουμπιού** που φωτίζει μια μπάρα έξι διαβαθμίσεων. Αυτό γίνεται είτε οι μπαταρίες φορτίζουν μεμονωμένα εκτός σκούτερ, είτε όταν βρίσκονται πάνω στο σκούτερ, και η αλήθεια είναι ότι θα προτιμούσαμε **μια συνεχή ένδειξη με ποσοστά φόρτισης** τουλάχιστον στην οθόνη του e-Viball.

Με τις μπαταρίες φορτισμένες, η ανακοινώσιμη μέγιστη αυτονομία είναι 108 km, αλλά αυτό φυσικά **εξαρτάται από την διαδρομή, τις συνθήκες που επικρατούν** και το πώς συμπεριφέρεται ο οδηγός στο γκάζι.



Το Daytona e-Viball έχει επίσης δύο riding modes, με **το πρώτο να περιορίζει την τελική στα 50 km/h** και να προσδίδει πιο ομαλή απόκριση στο γκάζι και το δεύτερο να είναι πιο δυναμικό, με την τελική **να φτάνει τα 75 km/h**.

Όσον αφορά το πρακτικό σκέλος, ο χώρος κάτω από τη σέλα καταλαμβάνεται από τις μπαταρίες **αφήνοντας ένα πολύ μικρό τμήμα** μικρής χωρητικότητας ελεύθερο, στο οποίο χωρά ο φορτιστής του σκούτερ.

Στην ποδιά υπάρχουν δύο αποθηκευτικοί χώροι, ένα κλειστό με πορτάκι ντουλαπάκι (προσφέρει φόρτιση με USB) και μια «τσέπη» στο εσωτερικό της ποδιάς.



Αν λοιπόν θέλει κάποιος μεγαλύτερες αποθηκευτικές και μεταφορικές δυνατότητες, **θα πρέπει να τοποθετηθεί ένα top case** και να αξιοποιηθεί το επίπεδο πάτωμα.

Στο Δρόμο

Στον δρόμο το πρώτο riding mode, το πιο “αργό”, **ταιριάζει προφανώς σε διαδρομές μέσα στα στενά** και σε δρόμους που οι ταχύτητες είναι περιορισμένες. Για πιο ανοικτές διαδρομές, χωρίς ο οδηγός να αναγκάζεται να πιάνει δεξιά λωρίδα συνεχώς, **το δεύτερο riding mode είναι απαραίτητο.**



Το καλό είναι ότι η εναλλαγή στα riding mode γίνεται πανεύκολα, **ακόμα και εν κινήσει**, μέσω ενός κουμπιού.

Στη διάρκεια της δοκιμής τις μεγαλύτερες «καταναλώσεις» τις καταγράψαμε σε δύο περιπτώσεις: σε μια διαδρομή 25 χιλιομέτρων, **με το «γρήγορο» riding mode** και το γκάζι συνεχώς στο τέρμα, δηλαδή 70 + χιλιόμετρα / ώρα σταθερά στο ταχύμετρο, οπότε το e-Viball κατανάλωσε το 50% της χωρητικότητας των μπαταριών του.

Σε μια άλλη **διαδρομή 55 χιλιομέτρων** όπου τα 2/3 διανύθηκαν σε παρόμοιες γρήγορες συνθήκες και το 1/3 σε πιο ήπιους ρυθμούς, είχαν απομείνει 2 μπάρες από τις έξι συνολικά στις μπαταρίες. Σε πιο ήπιες συνθήκες, **καταφέραμε και 40 χιλιόμετρα**, καταναλώνοντας το 50% της ενέργειας των μπαταριών.



Αυτό που προκύπτει σαν συμπέρασμα είναι ότι το e-Viball μπορεί να αποτελέσει μια βιώσιμη λύση για τις καθημερινές μετακινήσεις ενός αναβάτη μέσα στην πόλη, αφού **τα 50 χιλιόμετρα αυτονομίας τα «έχει»** ακόμα και όταν οδηγείται στο τέρμα.

Βέβαια, δεν πρέπει να ξεχνά κανείς ότι σε περίπτωση που τα αποθέματα ενέργειας έχουν μπει στη ρεζέρβα, **δεν υπάρχει η δυνατότητα γρήγορου ανεφοδιασμού** και θα χρειαστεί να περάσει ένα σεβαστό χρονικό διάστημα (εφόσον βρει διαθέσιμη πρίζα), για να φτάσει στον προορισμό του.



Αυτό βέβαια δεν αποτελεί μειονέκτημα μόνο του e-Viball, **αλλά όλων των ηλεκτροκίνητων οχημάτων**, απαιτώντας μια διαχείριση της ενέργειας και έναν προγραμματισμό από πλευράς αναβάτη / οδηγού, αν επιχειρηθούν διαδρομές στα όρια της αυτονομίας τους.



Σημασία έχει φυσικά, όπως αναφέρθηκε ήδη, ότι για έναν μέσο αναβάτη και τις χιλιομετρικές καθημερινές απαιτήσεις του, το Daytona e-Viball 125 **είναι σίγουρα επαρκές**. Για έναν διανομέα, ίσως όχι.

Σημασία έχει επίσης, και αυτό δεν έχει αναφερθεί ακόμα, το πώς συμπεριφέρεται το e-Viball στον δρόμο και η απάντηση είναι... **ανέλπιστα καλά!**

Ο λόγος για αυτή την πολύ καλή οδηγική συμπεριφορά, **έχει να κάνει με τη... χωροταξική διαρρύθμιση** του σκούτερ. Το e-Viball είναι πολύ ελαφρύ σκούτερ και το βάρος του αναβάτη, μαζί με τα 25 κιλά των μπαταριών κάτω από την σέλα, **συγκεντρώνονται ιδανικά** στο κέντρο του μεταξονίου.



Πολύ σημαντικό επίσης, ότι το μοτέρ δεν είναι τύπου hub, **αλλά αποτελεί αναρτώμενη μάζα και βρίσκεται κοντά στις μπαταρίες**, με την τελική μετάδοση να γίνεται μέσω ενός ιμάντα στον πίσω τροχό.

Αν όλα αυτά συνδυαστούν με τις πολύ καλές σε απόδοση αναρτήσεις του, ένα όσο χρειάζεται στιβαρό πλαίσιο και συνδυασμένο σύστημα πέδησης με δισκόφρενα, τότε έχει κανείς στα χέρια του **ένα ευέλικτο σύνολο με πολύ σίγουρο “πάτημα” στον δρόμο**, που υπακούει άμεσα στις εντολές του αναβάτη.



Ο κινητήρας των 3000W (3200W στιγμιαία) μπορεί να μην φαντάζει πολύ δυνατός στη μετατροπή της ισχύος του σε ίππους (4,3 ίπποι), αλλά η ροπή των 4,4 kg-m στον τροχό, είναι που κάνει την διαφορά. Οι επιταχύνσεις από στάση και εν κινήσει είναι καλές με μια «ηλεκτρική ποιότητα» και αμεσότητα στην απόκριση που δεν θυμίζει συμβατικό σκούτερ με CVT.



Κατά τη διάρκεια της δοκιμής **δεν αισθανθήκαμε σε καμία περίπτωση ανασφάλεια** ή ανεπάρκεια στην παρεμπιπτόντως άνετη σέλα του, ακόμα και όταν βρεθήκαμε σε δρόμους ταχείας κυκλοφορίας τριών λωρίδων. Η τελική του ταχύτητα **έφτασε ως ένδειξη τα 81 km/h** στον πίνακα των οργάνων και ο ηλεκτροκινητήρας παρήγαγε έργο, αν όχι για να την αυξήσει, τουλάχιστον για να την κρατήσει σταθερή.

Τελικά

Το Daytona e-Viball 125 **δεν θα απαιτήσει πληθώρα παραχωρήσεων και υποχωρήσεων** από τον αναβάτη του, όντας ένα εξελιγμένο e-σκούτερ που μπορεί να ανταποκριθεί στον ρόλο του καθημερινού μεταφορικού μέσου.

Το μεγάλο ερώτημα είναι φυσικά γιατί να δώσει κανείς 3.095 ευρώ, που σημαίνει 2.595 με επιδότηση ή 2.195 ευρώ με επιδότηση και απόσυρση, για την αγορά του, όταν με αυτά τα χρήματα αγοράζει πολύ αξιόλογα σκούτερ A1 κατηγορίας με κινητήρες βενζίνης.

Προφανώς η **αποδέσμευση από την βενζίνη** είναι ο κυριότερος λόγος και αν αυτό δεν υπαγορεύεται από «πράσινες» ευαισθησίες, **η οικονομία είναι κάτι που σίγουρα ενδιαφέρει** τους περισσότερους.



Είναι όμως το Daytona e-Viball 125 συμφέρον **σε σχέση με τα ανταγωνιστικά συμβατικά μοντέλα**; Ας υποθέσουμε ότι το σκούτερ χρειάζεται να φορτίσει πλήρως τις μπαταρίες του κάθε 70 χιλιόμετρα, **μία απόσταση που αποτελεί ένα ρεαλιστικό σενάριο** σε πραγματική απαιτητική χρήση.

Για να φορτιστούν πλήρως οι μπαταρίες του απαιτούνται 3.5 kWh, που σημαίνει 0,56 cent ανά «γέμισμα», με βάση την ημερήσια χρέωση της ΔΕΗ για κάθε kWh. Αυτό μας κάνει **μία «κατανάλωση» της τάξεως των 0,80 cent στα 100 χιλιόμετρα.**

Ένα συμβατικό σκούτερ της A1 κατηγορίας με κινητήρα βενζίνης, καίει κατά μέσο όρο 3 λίτρα βενζίνης ανά 100 χιλιόμετρα και με βάση την τιμή του λίτρου στα 1,64 ευρώ (μέση τιμή 13/07/2021, Υπουργείο Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας) αυτό μας κάνει **ένα κόστος 4,92 ευρώ ανά 100 χιλιόμετρα**.

Αν τώρα θεωρήσουμε ότι κατά μέσο όρο ένας αναβάτης **διανύει 12.000 χιλιόμετρα ετησίως** με το σκούτερ του, τότε για τα ενεργειακά έξοδα μετακίνησης της χρονιάς. **θα χρειαστεί 96 ευρώ για το e-Viball και 590,4 ευρώ για το συμβατικό σκούτερ** με κινητήρα βενζίνης.



Μιλάμε δηλαδή για **500 περίπου ευρώ κέρδος ανά έτος**, χωρίς να υπολογιστεί το γεγονός ότι το ηλεκτροκίνητο έχει λιγότερες ανάγκες σε service και αναλώσιμα σε σχέση με τα συμβατικά σκούτερ.

Με καθαρά οικονομοτεχνικούς όρους, συμφέρει λοιπόν. Το Daytona e-Viball δεν αντικαθιστά πλήρως ένα A1 σκούτερ 125cc, **αλλά αποτελεί μια βιώσιμη εναλλακτική** που εξοικονομεί χρήματα στον ιδιοκτήτη του... από την πρώτη κιόλας ημέρα χρήσης!

Λεπτομέρειες και παρατηρήσεις

- Το e-Viball διαθέτει χειρόφρενο, έναν μηχανισμό που κρατά ενεργοποιημένη την αριστερή μανέτα
- Υπάρχει επίσης cruise control που ενεργοποιείται σε ταχύτητες κάτω των 55 km/h
- Ιδιαίτερα... φωνητικό το e-Viball, παράγει ήχους που θυμίζουν κινητό ή laptop όταν ξεκλειδώνει και κλειδώνει, στις αλλαγές των riding modes και σε άλλες περιπτώσεις
- Υπάρχει Keyless κεντρικός διακόπτης, εντοπισμός οχήματος και συναγερμός που ενεργοποιείται με ανίχνευση κραδασμών ή όταν παραβιαστεί ο κεντρικός διακόπτης
- Οι τροχοί των 14 ιντσών συμβάλλουν κι αυτοί στην πολύ καλή οδηγική συμπεριφορά του σκούτερ
- Άριστες οι αναρτήσεις, ισορροπούν ιδανικά μεταξύ άνεσης και διατήρησης της συνοχής στον δρόμο
- CBS συνδυασμένο σύστημα στα επίσης πολύ καλά φρένα
- Υπάρχει σύστημα προστασίας από την υπερθέρμανση μοτέρ και μπαταριών. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής που συνέπεσε με τον καύσωνα του Ιουλίου, ενεργοποιήθηκε κάποιες φορές, κόβοντας αρκετή από την ισχύ στις εκκινήσεις. Μόλις η ταχύτητα εξασφαλίσει μια ροή αέρα, η ισχύς επανέρχεται
- Η απόκριση του γκαζιού στις εκκινήσεις είναι κάπως απότομη και θέλει συνήθεια
- Αθόρυβο το e-Viball, η μετάδοση και η κύλιση των ελαστικών δεν ακούγονται καθόλου, το μόνο που φτάνει στα αυτιά του αναβάτη είναι ο αέρας και ένας ήχος που θυμίζει κάτι από TIE Fighter στα Star Wars!
- Καλοί και οι καθρέπτες

