

Overfly Rapid

TEKST: PAWEŁ KISIELEWSKI, ZDJĘCIA: MIŁOSZ KĘDRACKI

Zdecydowanie nie można postawić go w jednym szeregu z typowymi miejskimi commuterami.

Jak widać na zdjęciu na następnej rozkładówce, siodło ustawione dla użytkownika średniego wzrostu (173 cm) znacznie przewyższa poziom kokpitu zamontowanego w najwyższym możliwym położeniu, co oznacza, że rower nie tylko wyglądem, ale także pozycją nawiązuje do rowerów sportowych. Z jednej strony ułatwia to efektywne pedałowanie i dynamiczną jazdę, ale z drugiej strony wymusza dość mocne nachylenie sylwetki do przodu, co nie wszystkim będzie odpowiadać. Rapid szybko reaguje na ruchy kierownicy – nie można jednak powiedzieć, że jest nerwowy czy nieprzewidywalny. Jego charakter określiłbym jako przyjaźnie dynamiczny, zawdzięcza go zaś m.in. kierownicy, której szerokość to dobry kompromis między wygodą szerszego rozstawienia dłoni a zachowaniem swobody manewrowania w nierzadko ciasnych miejskich przestrzeniach.

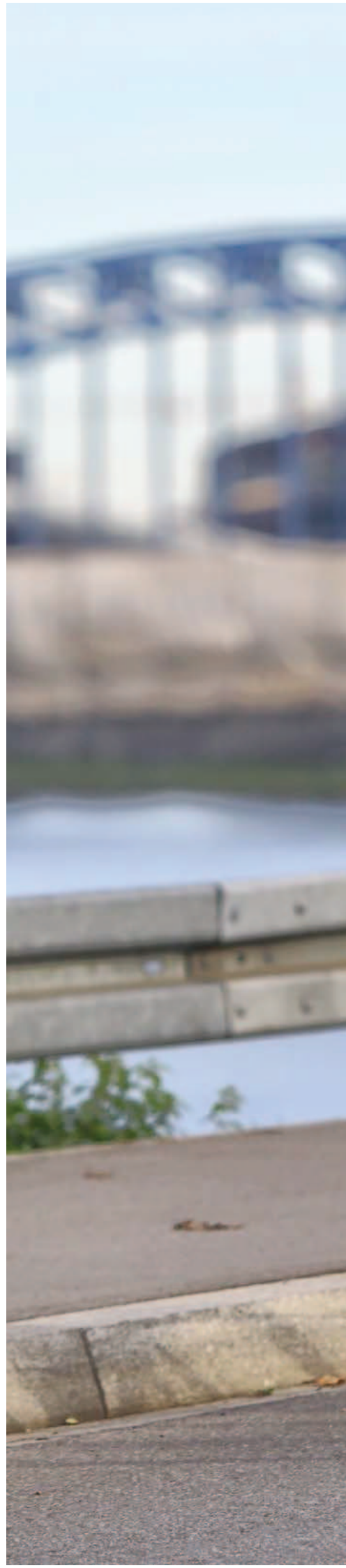
Architektura systemu wspomagania jest bardzo uproszczona względem rozwiązań, jakie można spotkać w innych rowerach. Nie ma panelu kontrolnego oraz sterowania poziomami wspomagania, jest tylko włącznik zasilania, reszta odbywa się autonomicznie. System wzbudza do działania silnik, korzystając z wskazania z czujnika kadencji umieszczonego w mechanizmie korbowym. Nie ma czujnika nacisku na pedały, więc niezależnie od tego, ile użytkownik „da” od siebie, silnik i tak od razu „dorzuci” 100% swoich możliwości. Moment siły jest nieduży, zaledwie 40 Nm, ale i tak zapewnia fajne „odejście” na starcie, dzięki czemu zachęca do dynamicznej jazdy. Pozytywnie zaskakująca jest cichość jego pracy – w miejskim szumie jest zupełnie niesłyszalny, co wpisuje się w „e-tajony” charakter roweru.

W miarę nabierania prędkości poziom wspomagania spada, aby ustać przy wartości 25 km/h zgodnie z obowiązującym prawem (czujnik prędkości jest wbudowany w silniki). Kiedy akumulator jest w pełni naładowany, system wykazuje się trochę ponadprzeciętną werwą i wspomaganie można wyczuć nawet jeszcze przy prędkości 27 km/h. Z kolei gdy akumulator jest już mocno wyczerpany (dioda sygnalizacyjna mruga lub świeci się na czerwono), czuć, że silnik nie osiąga już pełnej mocy nawet poniżej prędkości odciążenia. Odłączanie wspomagania jest bardzo płynne, chociaż wyczuwalne. Mimo że silnik generuje niewielki opór, rower rozpędza się łatwo także powyżej limitu ustawowego. Konfiguracja przełożeń pozwala na osiągnięcie prędkości 40 km/h – jeśli osiągniesz ją na rowerze analogowym, to na Overfly także Ci się uda. Z drugiej strony, dysponuje wystarczająco mocnymi biegami, aby pokonać wszystkie miejskie podjazdy nienizinne Krakowa nawet „unplugged”.

Słabą stroną systemu jest to, że czujnik kadencji potrzebuje ponad połowę obrotu korbami, aby wystać impuls do silnika, co w praktyce oznacza nawet sekundowe opóźnienie. Gdy startujemy na wprost, na szerokiej ulicy, nie ma to żadnego znaczenia, ale potrafi dać się we znaki przy pokonywaniu ciasnych zakrętów na małej prędkości, np. manewrowanie między samochodami w korku. W takich sytuacjach naturalne jest, że na pedały naciskamy powoli i lekko, ponieważ chcemy przemieszczać się uważnie. Jednak system wspomagania tego nie rozróżnia i jak tylko wykryje ruch, „odpala” pełną moc i może się zdarzyć, że w momencie, kiedy się tego nie będziemy spodziewali. Taka charakterystyka pracy systemu wspomagania wymaga przyzwyczajenia, dlatego przy pierwszych jazdach należy zachować ostrożność.

Nie ma co ukrywać, że komfort oferowany przez rower jest... bardzo sportowy. Rama i widelc bardzo słabo tłumią drgania. Podobnie koła, których wysokie, aerodynamiczne obręcze bardzo dobrze wyglądają, ale są również bardzo sztywne i niepodatne w pionie. Dodatkowo obręcze mają zaledwie 13,2 mm szerokości wewnętrznej, co dziś jest wymiarem w zasadzie niespotykanym nawet w rowerach szosowych. Z tego powodu sensownie dobrane opony o szerokości 28C w rzeczywistości osiągają zaledwie 26 mm i nie chcąc ryzykować przyszczygnięciem ich przy wjeździe na krawężnik lub wpadnięciu w dziurę, nie można ich pompować mniej niż 7 atmosfer, więc i opony nie przyczyniają się do poprawy komfortu. W ramach testu podmieniliśmy opony na model Bontrager R2 32C i chociaż ich rzeczywista szerokość również była mniejsza niż nominalna, to pozwoliły na bezpieczną jazdę na ciśnieniu 5 barów i komfort jazdy wyczuwalnie się poprawił.

Gdybym stał się właścicielem roweru Rapid, rozplółbym koła, wstawił klasyczne obręcze o niskim profilu i szerokości wewnętrznej min. 19–20 mm. Modyfikacja, której koszt to zaledwie kilka procent ceny roweru, to same zyski. Wstawiając szersze opony, bardzo zyskamy na komforcie jazdy (w widelcu i ramie jest miejsce nawet na takie o szerokości 35 mm). Szersza opona to także większa odporność na przebicie, a jeżeli wybierzemy model z niewielkim bieżnikiem, to rower pozwalałby także na jazdę po drogach szutrowych i gruntowych.





Wilk w owczej
skórze



1.



2.



3.



4.

1. Duży srebrny emblemat na główce ramy nie jest przyklejony, ale przykręcony czterema śrubami. To dlatego, że oprócz funkcji wizualnych odgrywa również praktyczną rolę przykrywką dla otworu serwisowego, przez który można dostać się do akumulatora umieszczonego w dolnej rurze przedniego trójkąta. 2. Całe sterowanie systemem elektrycznym znajduje się pod małą pokrywką z boku dolnej rury. Jest tutaj gniazdo ładowania akumulatora, przycisk włączający i wyłączający system, gniazdo USB, przez które można ładować urządzenia peryferyjne, oraz dioda informująca o stanie naładowania akumulatora. Kolor niebieski oznacza akumulator naładowany w 100%, kolor zielony – w 75%, kolor czerwony to już rezerwa, a czerwony migający wskazuje, że bateria jest wyladowana. 3. Silnik umieszczony w tylnej piaście ma niewielką średnicę, przez co nie rzuca się w oczy. Przewód zasilający dochodzący do niego z lewej strony to praktycznie jedyny, jaki widać na całym rowerze. 4. Kokpit i mostek pozbawiono ekranów, przełączników, przewodów elektrycznych – rower wygląda elegancko i identycznie jak klasyczny. Producent zadbał o stylowe chwytaki kierownicy oraz dopasowane do nich kolorystycznie siodło. Chwyty są grube i mięsiste, dzięki czemu wyczuwalnie pochłaniają sporo dokuczliwych wstrząsów. O siodło nie można już tego powiedzieć, ale to kwestia indywidualnego dopasowania.



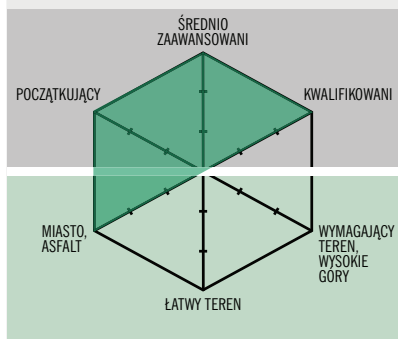
Rozmiary: 54 cm (rozmiar testowany); * mostek na -/+ , podana wartość nie uwzględnia 30 mm podkładek; ** masa bez pedałów, www.roverowawaga.pl

GEOMETRIA

OSPRZĘT

Rama: aluminium 6061 | Przedni widelec: aluminiowy | Piasty/Obręcze: Modus i Aikema / aluminiowe | Opony: Maxxis Detonator 700x28C | Korby: Ounce 45 z. (170 mm) | Kasetka: Shimano CS-HG41-8 (11–32) 8-rz. | Łańcuch: KMC X8 | Przerzutka tył: Shimano Acera RD-M380 | Manetki: Shimano SL-M360 | Hamulce: Tektro HD-275, Tektro 160 mm | Kierownica: Promax, 660 mm | Wspornik kierownicy: Promax, 100 mm | Łożyska sterów: 1i1/8"–1i1/2" | Wspornik siodełka: Promax, 30,9x300 mm | Siodełko: Selle Royal Vega

WERDYKT



- + nie widać, że to „elektryk”
- + cicha praca silnika
- + jak na „elektryka” – bardzo lekki
- + hydrauliczne hamulce tarczowe
- + gniazdo ładowania innych urządzeń
- +/- duży kop elektryki przy ruszaniu
- +/- quasi-sportowa pozycja

Rapid to rower z pazurem dla lubiących dynamiczną jazdę i szybkie przemieszczanie się z miejsca na miejsce. Jego dużą zaletą jest to, że w zasadzie niczym nie różni się od klasycznego roweru, więc nie wzbudza ponadprzeciętnej ciekawości. W porównaniu z innymi rowerami ze wspomaganie Rapid jest bardzo lekki, dzięki czemu nie ma problemu, aby wnieść go po schodach. Można go też przewozić na dachowym bagażniku samochodu, co w wypadku klasycznego roweru elektrycznego, ważącego ponad 20 kg, nie jest możliwe. Rower ze sklepu otrzymujemy bez wyposażenia dodatkowego, tak jak rower sportowy. Jednak zarówno rama, jak i widelec mają odpowiednie otwory pozwalające doposażyć go w pełne błotniki, nóżkę, a nawet bagażnik, jeżeli byłby potrzebny. ■

- bardzo sztywna rama i koła – niski komfort
- bardzo wąskie obręcze
- tylko jeden rozmiar ramy

SYSTEM ELEKTRYCZNY

SILNIK

Aikema Ultralight AKM-13.0, 250 W, 36 V, 40 Nm
Tryby wspomagania:

- automatyczny

AKUMULATOR

Samsung 313 Wh (8,7 Ah)
Liczba cykli: 800
Ładowanie: ok. 4–6 h (100%)
Koszt dodatkowego akumulatora: ok. 1000 zł