



Overfly Bolt MTB

TEKST: PAWEŁ KISIELEWSKI, ZDJĘCIA: MIŁOSZ KĘDRACKI

MTB to szerokie pojęcie, a dla każdego te trzy litery będą oznaczały coś innego. Jeżeli za punkt odniesienia przyjmijmy trudność tras, jakie można spotkać w bikiparkach lub niektórych ośrodkach ścieżkowych, to Bolt MTB jest od tego bardzo odległy. Krótko mówiąc, to nie jego przeznaczenie. Sylwetce roweru z wysoko zarysowanym przodem, mocno opadającą górną rurą i niskim przekrokiem daleko też do kanonów rowerów sportowych. Ale to dobrze, ponieważ przeznaczeniem Bolta MTB nie jest wyczyn tylko... przygoda. Wysokie położenie kokpitu, dość krótka górna rura oraz siodełko znajdujące się poniżej poziomu kierownicy sprawiają, że pozycja jest wyprostowana i wygodna oraz zapewniająca dobrą widoczność. Dopełnieniem obrazu powinna być szeroka kierownica, której niestety w rowerze zabrakło. Dobrze, że użytkownik, jeżeli uzna naszą opinię za słuszną, może to łatwo i szybko zmienić we własnym zakresie. Wysoka pozycja kokpitu w dużym stopniu osłabia też wrażenie nurkowania głową w dół na stromych zjazdach, co powinno ośmielać użytkowników o gorszej technice jazdy do pokonywania również tych

fragmentów trasy, nawet jeżeli dotychczas się takich wyzwań obawiali. Warto też podkreślić, że jak na hardtaila ze stosunkowo niewielkim skokiem amortyzatora Bolt ma bardzo wysoko umieszczoną oś suportu, co bardzo pomaga w bezpiecznym pokonywaniu przeszkód, takich jak zwalone pnie drzew, skały czy uskoki. Bolt chętnie reaguje na ruchy kierownicą, ma też dość zwartą sylwetkę, więc manewruje się nim łatwo, nawet na bardzo krętych ścieżkach. Chociaż to broń obosieczna, a w połączeniu z dość wąską kierownicą w trudniejszym terenie rower może sprawiać wrażenie trochę nadpobudliwego. Hamulce TRP wymagają zdecydowanego użycia siły dwóch palców, aby pewnie kontrolować rozpędzony rower. Nie ma co ukrywać, znamy silniejsze systemy. Dobrze, że na obu kołach zamontowane są duże, 180 mm, tarcze, gdyż



1.
2.



1. Opony CST Patrol mają uniwersalnym bieżnik, który lekko toczy się po asfalcie, ale też zadziwiająco dobrze dawał sobie radę w bardzo trudnych warunkach zimowej odwilży, w jakich przyszło nam testować rower. Szkoda tylko, że przy kołach 29" w ramie nie ma miejsca na szersze opony, które lepiej pasowałyby do charakteru Bolta oraz zapewniały większy komfort jazdy. Szersze opony są możliwe, ale przy mniejszych kołach 27.5", w jakie wyposażony jest model Bolt Plus.

2. W standardzie Bolt MTB wyposażony jest w akumulator zabudowany w dolną rurę ramy. Jednak producent przewidział możliwość zamocowania dodatkowego akumulatora zewnętrznego o pojemności 630 lub nawet 882 Wh. Łącznie daje to niespotykaną pojemność 1512 Wh, która zapewnia zasięg jazdy do 250 km. Koszt dodatkowego akumulatora to odpowiednio 1900 lub 2500 zł. Na zdjęciu widoczne są także dodatkowe gniazda pod górną rurą, które służą do przykręcenia koszyka na bidon. Jednak aby moc z niego korzystał gdy w ramie jest też akumulator, musi to być koszyk z boczną ewakuacją bidonu.

Mocny i długodystansowy wszędołaz

dzięki temu hamulce są bardziej odporne na przegrzanie na długotrwałych zjazdach. Na nierównościach rama dość mocno „kopie” w siedzenie, co nie było zaskoczeniem bo w e-rowerach jest często spotykane. Aluminiowa rama jest sztywna, a objętość opony nie jest dostatecznie duża, aby skutecznie pochłaniać większość wstrząsów, nawet przy zastosowaniu ciśnienia niższego niż zaleca producent. Dlatego chcąc komfortowo używać Bolta na dłuższych trasach, zainwestowałbym w sensowny amortyzowany wspornik siodła, np. któryś z tych, jakie prezentujemy na str. 45. Natomiast nie ukrywam, że zaskoczyła mnie słaba praca amortyzatora. Mozo pozostaje nieczuły na większość mniejszych nierówności, uginając się tylko na tych większych. Bez dwóch zdań bierze na siebie sporo, ale oczekiwałem większego komfortu.

Gdy tylko dostałem informację, że będę testował Bolta, pierwsze co mnie zastanowiło, to gigantyczny moment obrotowy, jakim dysponuje silnik. Tylko rowery Haibike z silnikiem HRP oferują porównywalnie duży, a cała reszta systemów wspomagania z centralnymi silnikami waha się między 75 a 90 Nm. Po co w Bolcie 110 Nm? Na pierwszych kilometrach extra moc nie dominowała wśród spostrzeżeń. Odpowiedź przyszła na pierwszym stromym podejździe. Zaletą potężnego momentu jest to, że pełną moc wspomagania osiąga się przy naprawdę bardzo niskiej kadencji. Dzięki temu naprawdę bardzo strome podjazdy pokonają nawet osoby, które normalnie nie przekraczają prędkości spacerowych. Dodatkowo silnik uwalnia swoją moc dość łagodnie, bez nagłego przyrostu. Dzięki temu nie zaskoczy niewprawnych użytkowników, ale taka charakterystyka pomaga również na stromych podjazdach o luźnej czy mokrej nawierzchni, bo trudniej zerwać przyczepność. Wadą systemu Ananda jest spore opóźnienie w reakcji, zarówno na startcie, jak i po wyłączeniu wspomagania. Potrzeba czasu odpowiadającego ćwierci obrotu korbami, a to utrudnia precyzyjne dozowanie mocy przy wolnych manewrach.



3.



4.

3. Monitor systemu jest duży i czytelny, chociaż ilość informacji jest ograniczona do poziomu wspomagania mocy chwilowej generowanej przez silnik, prędkości (chwilowej, maksymalnej lub średniej), dystansu jazdy oraz poziomu naładowania akumulatora. Można napisać, że to tylko tyle, ale sterownik ma też ukrytą funkcję specjalną, która na pewno ucieszy wielu użytkowników. Gdy poruszamy się poza drogami publicznymi, gdzie nie obowiązują przepisy ruchu drogowego, można przy jego pomocy, w kilka sekund, zwiększyć prędkość odciążenia wspomagania aż do 40 km/h. A gdy wracamy na drogę publiczną, błyskawicznie możemy przywrócić w rowerze tryb pracy wspomagania wymagany przez KR. A wszystko bez konieczności „chipowania” silnika czy innych kombinacji. 4. Silnik Ananda M100 objętościowo jest spory, ale jego konstrukcja jest rozbudowana w poziomie, dzięki czemu zostawia prześwit większy nawet o kilka centymetrów niż w analogicznym rowerze z silnikiem niż np. Bosch CX Gen.4 a to oznacza mniejsze ryzyko uderzenia od przeszkody. Dodatkowo od spodu silnik chroniony jest osłoną z grubego tworzywa.



Rozmiary: 19,5 (rozmiar testowany); * cena z akumulatorem zintegrowanym oraz dodatkowym akumulatorem zewnętrznym 630 Wh; ** mostek na -/+ , podana wartość nie uwzględnia 20 mm podkładek; *** masa roweru bez pedałów z akumulatorem zintegrowanym / z akumulatorem zewnętrznym (www.rowerowawaga.pl)

SYSTEM ELEKTRYCZNY

SILNIK

Ananda M100 BBTR, 250 W, 36 V, 110 Nm

Tryby wspomagania:

- 5 (do 500 W)*
- 4 (do 420 W)*
- 3 (do 350 W)*
- 2 (do 260 W)*
- 1 (do 170 W)*
- Walk

STEROWNIK

Overfly SW-LCD

AKUMULATOR

Panasonic 522 Wh (14.5 Ah) - zintegrowany

Samsung 630 Wh (17.5 Ah) - zewnętrzny

Liczba cykli: 800

Ładowarka: Sans Li-Ion Battery Charger 2A

Czas ładowania: 4-6 h**

Koszt dodatkowego akumulatora: 1600/1900 zł (522/630 Wh)

* na podstawie odczytów z jazdy; ** dla każdego akumulatora wymienioną wyżej ładowarką

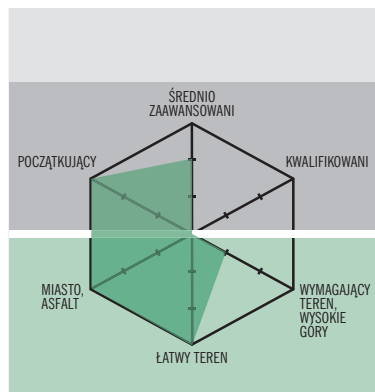
INNE WERSJE

Bolt MTB dostępny jest tylko w jednej konfiguracji osprzętu, ale można wybrać spośród dwóch pojemności zintegrowanego akumulatora 522 lub droższy o 300 zł 630 Wh. W ofercie Overfly jest też model trekkingowy Bolt Plus wyposażony w błotniki, bagażnik, oświetlenie oraz koła 27.5" z szerszymi oponami 2.4". Rama, system wspomagania oraz reszta elementów jest taka sama, jak w modelu MTB. Kosztuje również tyle samo.

OSPRZĘT

Rama: aluminium | Przedni widelec: Mozo Peak | Piasty / Obręcze: Modus (9x100 i 9x135 mm) / aluminiowe | Opony: CST Patrol 29x2.25" | Korby: Prowheel 44 z. (170 mm) | Kaseta: Shimano CS-HG400-9 (11-34) 9-rz. | Łańcuch: KMC X9 | Przerzutka tył: Shimano Altus RD-M2000 | Manetki: Shimano Altus SL-M2000 | Hamulce: tarcze Tektro HD-275, Tektro 180 mm | Kierownica: Promax, 660 mm | Wspornik kierownicy: Promax, 90 mm | Łożyska sterów: Neco 1 1/8" - 1 1/2" | Wspornik siodełka: Promax, 30,9 mm | Siodełko: Selle Royal Seta S1

WERDYKT



Kiedyś funkcjonował termin ATB (All-Terrain Bike) na określenie rowerów, które na pierwszy rzut oka wyglądały podobnie do MTB, ale w zasadzie były rowerami turystycznymi o zwiększonych możliwościach jazdy w terenie. Dokładnie taki jest Bolt MTB. Bez predyspozycji do dynamicznej i agresywnej jazdy terenowej, za to świetnie sprawdzający się w szeroko rozumianej rekreacji, przystosowany do także commutingu. Swoimi cechami szczególnie premiują początkujących adeptów jazdy terenowej, zapewniając wygodną pozycję, przyjazne prowadzenie, bardzo mocne wspomaganie oraz gigantyczny zasięg, który umożliwia naprawdę daleką eksplorację.

- + możliwość montażu dodatkowego akumulatora o różnej pojemności
- + wysoki moment obrotowy uzyskiwany przy bardzo niskiej kadencji
- + wygodna pozycja
- + możliwość odblokowania wyższej prędkości wspomagania
- + uniwersalne opony
- amortyzator reaguje tylko na większe nierówności
- zaskakująco słaby tryb wspomagający pchanie
- tylko jeden rozmiar ramy

GIANT TALON E+3 29

Cena: **9499 zł**

Rama aluminiowa, amortyzator przedni Suntour XCM Coil 29 100 mm, napęd Shimano Alivio 1x9, hamulce Tektro HD-M275, koła Giant (9x100 i 9x135 mm), opony Maxxis Rekon 29x2.4".



22,4 kg

SILNIK: Giant SyncDrive Core 50 Nm

AKUMULATOR: Giant EnergyPak 400 Wh



HAIBIKE HARDNINE 4

Cena: **9899 zł**

Rama aluminiowa, amortyzator Suntour XCM 32 120 mm, napęd Shimano Alivio 1x9, hamulce Tektro M275, piasty Haibike (15x110), obręcze Schurmann Yak25, opony Impac SmartPac 2.25".



24,8 kg

SILNIK: Bosch Performance Line 65 Nm

AKUMULATOR: Bosch Powertube 400 Wh



KROSS LEVEL BOOST 1.0 418

Cena: **8999 zł**

Rama aluminiowa, amortyzator Suntour XCM 32 RL 120 mm, napęd Shimano Deore M6000 1x10, hamulce Shimano MT200, piasty Shimano MT400 i TX505 (15x100 i 9x135 mm), obręcze Kross, opony WTB Ranger 2.25". ■



SILNIK: Shimano E7000 75 Nm

AKUMULATOR: Shimano BT-E8014 418 Wh

