





” **MOCARNY
EKSPLOATOR**

O V E R F L Y

Aglaia

Tekst: Paweł Kisielewski, zdjęcia:
Aneta Kisielewska, Paweł Kisielewski

WRAŻENIA Z JAZDY

130 Nm momentu obrotowego i 900 watów mocy, jakimi dysponuje silnik Overfly, intrygują. Pierwszy raz miałem do czynienia z tak mocną jednostką (choć z silnikiem Ananda M100 spotkałem się już, testując hardtaila Overfly Bolt MTB, „Rowery Elektryczne” #1/2021, ale wtedy miał „tylko” 110 Nm, a w piku osiągał 500 watów). Będzie jednak zadowolony każdy, kto spodziewa się „zwijania asfaltu” i fontann ziemi tryskających spod tylnego koła przy ruszaniu. Charakterystyka pracy Anandy przypomina wolnossącego diesla, nie nadającego się do sportowej jazdy, ale za to dzięki bardzo wysokiemu momentowi osiąganego maksymalną moc przy nieprawdopodobnie niskich obrotach. Producent deklaruje, że silnik osiąga 900 watów, mnie nie udało się zobaczyć więcej niż 720, ale jest to i tak bardzo dużo. Niezwykłym doświadczeniem było, gdy Ananda dosłownie wypychała rower pod najbardziej stromy podjazd, gdy ja pedałowem luźno, w spacerowym tempie 30–40 obr./min. Dla porównania większość konkurencyjnych silników do osiągnięcia pełni mocy potrzebuje kademencji rzędu 60–70 obr./min. Aglaia dzięki swojemu nietypowemu silnikowi powoli, lecz konsekwentnie, wwiezie każdego na dowolne wzniesienie. Prowadzącemu pozostaje tylko wybierać tor jazdy tak, aby tylne koło cały czas zachowywało trakcję. Moim zdaniem dobrze koresponduje to z turystycznym przeznaczeniem roweru, dzięki któremu Aglaia znacznie częściej niż amatorów adrenaliny będzie wspierać początkujących rowerzystów, niewytrenowanych w efektywnym pedałowaniu. Dodatkową zaletą dla nich będzie to, że swoją moc silnik uwalnia łagodnie, bez gwałtownych przyrostów, dzięki czemu nie tylko nie zaskoczy niewprawnych użytkowników, ale wręcz pomoże wystartować na błotnistych lub sypkich nawierzchniach, lub pod wzniesienie, bez zrywania przyczepności. Zauważalnie opóźniony czas reakcji systemu jest akceptowalny i nie utrudnia jazdy w większości sytuacji.

Mocny silnik potrafi szybko wydrenować akumulator, dlatego trzeba rozważyć korzystanie z trybów wspomagania. Ułatwia to fakt, że na „jedynce” silnik wspomaga z mocą 212 watów, a na „dwójce” już 360 W. Jest to praktycznie trzykrotność tego, co generuje przeciętny użytkownik, i wystarcza, aby swobodnie jeździć nawet w pofałdowanym terenie. Monitor systemu nie podaje procentowego stanu naładowania akumulatora, nie ma też informacji o pozostałym przebiegu, jednak kontrolka baterii zaczyna



1. Boostery to opony, które najlepiej spisują się na suchych szybkich trasach wyścigów XC. Do tak ciężkiego roweru, dysponującego dużą mocą wspomagania, jest to model o zbyt delikatnym bieżniku. Na twardych, szutrowych czy kamienistych podłożach toczą się gładko i trzymają przyzwoicie, jednak bardzo słabo radzą sobie na śliskich błotnistych ścieżkach. O ile jeszcze szersza tylna opona zapewnia jako taką trakcję przy napędzaniu i hamowaniu, to w zakrętach obie opony bardzo łatwo się uślizgują. **2.** Nie można tego zwalić tylko na wyjątkowo obfite błoto zimowej odwilży. W sezonie, na trasach po dużych opadach deszczu będą zachowywać się tak samo. Dlatego jeśli chcemy myśleć poważnie o jeździe poza drogami utwardzonymi w różnych warunkach, na koła warto wybrać opony takie jak Kenda Regoliht lub Nevegal, lub któreś z „zębatach” Maxxisów.

2. Silnik Ananada M100 nie jest mały, jednak ładnie wkomponowany w ramę, a pod spodem zostaje przyzwoite 270 mm prześwitu (oś zawieszona jest na wysokości 325 mm), co pozwala swobodnie pokonywać spore przeszkody. Na dolnej rurze widoczne jest gniazdko ładowania schowane za gumową zatyczką.

3. Czterotłoczkowe hamulce Tektro z tarczami 180 mm są wystarczająco mocne, aby skutecznie zatrzymać rozpędzony rower praktycznie w każdej sytuacji.

świecić się na czerwono, gdy poziom jest już krytyczny. Moc wsparcia silnika zostaje systemowo ograniczona do 84 watów, co wbrew pozorom nadal pozwala całkiem sprawnie i szybko jechać po płaskim, a nawet pokonywać niewielkie wzniesienia. Od momentu zmiany koloru na czerwony pozostająca ilość prądu pozwala przejechać jeszcze ok. 10 km.

GEOMETRIA

O tym, że geometrii Overflya daleko do trailowej, najłatwiej przekonać się, otwierając ten numer na teście aluminiowych fulli ścieżkowych. I nie jest to zarzut, tylko stwierdzenie faktu. Aglaji charakterem zdecydowanie najbliższe jest do uniwersalnych fulli typu SUV („Rowery Elektryczne” #3/2022). Kąt główki 67 stopni zapewnia optymalne prowadzenie w szerokim spektrum warunków terenowych, a duży rozstaw osi kół i długi wahacz zapewniają odpowiednią stabilność i poczucie pewności przy szybkiej jeździe. Stosunkowo niedługa górna rura prostuje sylwetkę i jest wygodna, choć nie sprzyja dynamicznej jeździe z ostrymi manewrami. Bardzo niska wartość kąta podsiodłowego sprzyja amatorskiemu pedałowaniu z niską kadencją, w czym wspiera także charakte-

rystyka silnika Ananda. Negatywnym aspektem jest mocne przesunięcie środka ciężkości do tyłu, a to oznacza konieczność zdecydowanego balansowania na stromych podjazdach i mocnego dociążania przedniego koła.

OSPRZĘT

Powietrzne amortyzatory Rock Shox nie są zaawansowanymi modelami, jednak mają wszystkie niezbędne regulacje, aby uczynić jazdę bezpieczną i komfortową, nawet w bardziej wymagającym terenie, bez niepotrzebnej komplikacji obsługi. Reconowi można zarzucić tylko nieprzesadną dużą sztywność, którą „zawdzięcza” 32 mm goleniom. 10-rzędowy napęd Shimano Deore działa bez zarzutu, a zastosowana konfiguracja przetożeń pozwala rozpędzić rower do ok. 40 km/h. Aluminiowe obręcze, chociaż nie są sygnowane marką producenta, mają dobrą szerokość wewnętrzną 35 mm i w razie potrzeby



4. 4-calowy ekran jest duży jak w smartfonie, kolorowy i superczytelny. Ilość informacji ogranicza się do tego, co widać na zdjęciu, plus dystans i czas pojedynczej jazdy. Komputer nie archiwizuje parametrów poszczególnych jazd, zlicza tylko całkowity przejechany dystans. Nie da się go też sparować z żadną aplikacją. Lubujący się w statystykach zdani są na dodatkowe urządzenie lub apkę w telefonie. Jest jednak dobra wiadomość dla „majsterkowiczów”. W opcjach sterownika, bez żadnych kombinacji, można zmienić prędkości odciążenia, w zakresie od 12 do 40 km/h. Trzeba tylko pamiętać, że zwiększenie prędkości wspomagania powyżej dozwolonej 25 km/h jest legalne tylko poza drogami publicznymi. Jazda zmodyfikowanym rowerem po ścieżkach rowerowych jest zagrożona mandatem, a w przypadku spowodowania wypadku może grozić poważnymi konsekwencjami jak za jazdę niezarejestrowanym i nieubezpieczonym motocyklem.

5. Manetka sterowania wspomaganie ma kształt dużego pierścienia, co utrudnia wkomponowanie jej między pozostałe. Szczególny kłopot jest z manetką regulowanej sztycy, która ze względu na śrubę regulacyjną i przewód musi być przetożona na drugą stronę obejmę kłamki hamulcowej. Nachodzi przez to za głęboko na chwyt kierownicy i dźwignia nie znajduje się w optymalnym położeniu pod kciukiem.

umożliwiają zalanie opon uszczelniaczem. Zupełnie nie przypadła mi do gustu kierownica. 700 mm szerokości to zdecydowanie za mało, aby w terenie pewnie sterować tak ciężkim rowerem. A do tego jest prosta i ma nieergonomiczną geometrię. Sugeruję zmianę na lekko giętą, o szerokości 740–750 mm, dzięki czemu zyska zarówno wygoda jazdy, jak i pewność prowadzenia. Docenić należy siodło za sensowną twardość i szerokość.

MASY

Przegląd konkurencyjnych e-rowerów o zbliżonej budowie i cenie wykazał, że ich masa waha się od 23,8 kg do 27,6 kg, średnia to 25,1 kg. Na tym tle widać, że Overfly ze swoją masą plasuje się w górnej granicy przedziału, prawie 3 kg więcej niż najlżejsze Cube Stereo i Scott Strike. Na papierze to dużo, jednak w realnym świecie, dla przeważającej większości użytkowników e-rowerów, nie będzie to istotna różnica.

GEOMETRIA



Rozmiar: 18" (rozmiar testowany)

OSPRZĘT

RAMA: Aluminium 6061 | PRZEDNI WIDELEC: Rock Shox Recon Silver Solo Air | DAMPER: Rock Shox Deluxe Select | PIASTY / OBRĘCZE: Quanta Boost (15x110 i 12x148 mm) / aluminiowe 35 mm | OPONY: Kenda Booster 29x2,4" / 27,5x2,6" | KORBY: Prowheel (170 mm) | KASETA: Shimano Deore M5100 (11–46) 10-rz. | ŁĄNCUCH: KMC E10s | PRZERZUTKA TYŁ: Shimano Deore M5120 | MANETKI: Shimano Deore M6000 | HAMULCE: Tektro Volans, tarcze Tektro T23 180 mm | KIEROWNICA: aluminiowa, 700 mm | WSPORNIK KIEROWNICY: aluminiowy, 60 mm | WSPORNIK SIODEŁKA: EXA Form 900-i, 100 mm | SIODEŁKO: Selle Royal Vivo

SYSTEM ELEKTRYCZNY

SILNIK: Ananda M100, 250 W, 48V, 130 Nm, Max. poziom wspomagania do 720%* | TRYBY WSPOMAGANIA: 5 i Walk | STEROWNIK: Overfly N5236-U | AKUMULATOR: Panasonic T1 672 Wh (14 Ah) | LICZBA CYKLI ŁADOWANIA: 1100 | ŁADOWARKA: Wuxi Dpower 3A | CZAS ŁADOWANIA: ok. 5,5 h (100%)**

* procentowa wartość max. poziomu wspomagania została przez nas wyliczona dla średniej mocy kolarza 125 W
** wymienioną wyżej ładowarką

WERDYKT

Cena: 17 988 zł | Overfly, www.overflybike.pl

- + potężny moment obrotowy sprzyja wolno kręcącym
- + wygodna pozycja
- + komfortowe zawieszenie
- + skuteczne czterotłoczkowe hamulce
- + 3 lata gwarancji na akumulatora
- + możliwość zmiany prędkości odciążenia wspomagania
- opony tylko na suche warunki
- zbyt wąska kierownica

Mimo wielu podobieństw Aglaia nie jest rowerem ścieżkowym w dzisiejszym rozumieniu tej kategorii. Nie sprawdzi się w roli dostawcy adrenaliny w ośrodku ścieżkowym czy bike parku. Głównie geometria, lecz po części także wyposażenie (amortyzator, opony, kierownica) nie będą zachęcać ani ułatwiać „wciskania na szybkości w najciaśniejsze nawroty”, „wchodzenia na bandy”, wystrzeliwania z hopek i zjeżdżania trasami enduro. Aglaia jest rowerem turystycznym, który oferuje łatwość i swobodę eksploracji zarówno w lekkim, jak i bardziej wymagającym terenie. Składają się na to w równym stopniu wygodna pozycja, komfortowa amortyzacja o sporym skoku oraz system wspomagania o bardzo dużych możliwościach. Aglaia można dojechać praktycznie wszędzie, chociaż niekoniecznie wybierając najtrudniejsze warianty trasy. **hb**