

Elektryczne rowery Askoll - włoski sprzęt, który przetrwał polską lipcową ulewę

data aktualizacji: 2018.08.02



Do naszych rąk trafiły trzy fabrycznie nowe rowery elektryczne, które dzięki uprzejmości firmy VELOMOTORS wybraliśmy spośród pięciu proponowanych na czas dwutygodniowego testu. Dzięki temu udało nam się wszechstronnie sprawdzić sprzęt włoskiego producenta pod kątem mobilności - jakże istotnej dla fanów caravanningu. Jak się sprawdziły?

Firma Askoll to zupełnie świeży gracz na polskim rynku, acz bardzo doświadczony, bo cieszący się opinią lidera w branży ekologicznych środków transportu w Europie. Odkąd elektryczny skuter eS1 (eS - electric scooter, zobacz: <https://www.velomotors.pl/produkty/askoll-es3/>) otrzymał nagrodę Green Prix 2015 w kategorii projektu „nieemitującego smogu”, dzieła włoskich mistrzów - wszystkie jednoślady są w 100% produkowane w Italii - są rozpoznawalnym sprzętem dobrej klasy. E-rowery są numerem 1 we Włoszech w statystykach sprzedaży, a firma założona w 1978 roku przez Elio Marioni uchodzi za bardzo zaangażowaną w badania i rozwój w dziedzinie elektromobilności. W portfolio producenta - ten w przeciągu 40 lat zarejestrował ponad 800 patentów - znajdziemy kompletną eko-flotę, składającą się z rowerów (eB - electric bike) i skuterów elektrycznych.

Każdy z 250-watowym sercem

Jaki sprzęt postanowiliśmy sprawdzić na czas 2-tygodniowego testu... carawaningowego? Wybraliśmy rowery elektryczne: dwa klasyczne 26-calowe (eB1, eB1 Plus) i jeden składak 20-calowy (eB folding). Specyfikację testowanych, jak również gamę wszystkich produkowanych jednośladów poznamy odwiedzając witrynę polskiego importera www.velomotors.pl, firmy VELOMOTORS Sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach.

Każdy poddaliśmy wyczerpującym próbom na dystansie kilkuset kilometrów. Ukryte w garażu kampera służyły podczas kilkudniowej podróży kamperem. Od razu przyznajmy - to najlepszy środek lokomocji, by wyruszać z kempingów na krótsze lub dłuższe wycieczki i cieszyć się wolnością zadekretowaną rowerzystom. Nadal ekologicznie.

Przy każdym ładowaniu akumulatora litowo-jonowego 9Ah (300 Wh) za pomocą nieodnawialnych źródeł energii emitujemy tylko 7,2 g CO₂/km, gdy korzystamy na kempingu ze złącza 230V. Ale ładowanie baterii wprost ze słońca (fotowoltaiczne źródła energii) to wprost realizacja zeroemisyjnego carawangu! W pełni rozładowany akumulator wymaga ok. 3 godzin czasu, by na powrót zyskać 100% energii.

Poręczna mini-walizka o masie 2,6kg

Testowane przez nas rowery elektryczne Askoll towarzyszyły nam wszędzie tam, gdzie poruszają się te tradycyjne, bo bez wspomaganie. W ruchu miejskim i poza nim służyły w okresie leniwego urlopu. Korba w ruch i masz 250Wat wspomaganie! Niby niewiele, ale doświadczalne testy potwierdzają efektywność takiego turbo-doładowania. Dodajmy, mocy dostarczanej w sposób nieprzerwany. Na jak długo do wyczerpania akumulatora? To zależy od pożądanego przez nas wspomaganie. Gdy za każdym razem od startu do prędkości 25 km/h korzystać w pełni z 250-watowego silnika w piaskie, to „walizka” wyczerpie się po pokonaniu ok. 40 kilometrów. Dwukrotnie dłużej będzie dostarczać energii, gdy nie oczekujemy silnych wrażeń.

Do wyboru są cztery tryby wspomaganie. Zasięg na wybranym trybie, prędkość jazdy, pokonany dystans, szacunkowy przebieg do rozładowania... - te i inne parametry są na bieżąco aktualizowane przez elektronikę. Ergonomiczny ekran LCD znajduje się tuż nieopodal chwytu kierownicy. Lewy kciuk intuicyjnie trafia na któryś z trzech przycisków. Jest komfortowo i bezpiecznie.

To uczucie, gdy silnik zaczyna pracować

Skoro mowa o rowerze elektrycznym homologowanym według przepisów europejskich, to limituje nas pomocniczy napęd zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V, o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W. Wymogiem jest też ograniczenie wspomaganie, które może pracować jedynie do osiągnięcia prędkości 25 km/h. Napęd elektryczny działa na zasadzie wspomaganie kolarza, a nie jego wyręczania.

Jak w ramach tego typu obostrzeń jawią się rowery firmy Askoll? Otóż nie bez powodu wspomnieliśmy, że wystarczy wprawić w ruch korbówód, by doświadczyć 250-watowego napędu. Włoscy inżynierowie usatysfakcjonowali wybitnie leniwych, skoro można nawet... markować wysiłek pedałowania, by aktywować wspomaganie. Wrażenie jest niesamowite. Udajesz, że pedałowiesz, a rower... przyspiesza.

Producent faktycznie dołożył wiele starań, by jego sprzęt zaliczyć do zaawansowanych technologicznie e-bików. Dzięki owemu patentowi, każdy, nawet najbardziej niemrawy rowerzysta czy zupełnie bez kondycji poczuje się na nich jak kolarz w wyścigu kolarskim Giro d'Italia. Czwartym,

maksymalny stopień wspomagania sprawi, że każdy wjedzie na Przełęcz Salmopolską bez zadyszki, zostawiając daleko w tyle najlepszych kolarzy na tradycyjnych rowerach z ich... karkołomną wspinaczką. 3-krotnie lżejsza jazda pod górkę to nie slogan bez pokrycia. Gdy tylko komputer wyczuje ową chęć wprawienia w ruch korbowodu, poczujesz jakby ktoś cię holował lub jakby wiatr zawsze wiał Ci w plecy.

Jakość wykonania, osprzęt, detale

To sprzęt z wyższej półki, acz cena wydaje się atrakcyjna mając na uwadze użyte komponenty dobrej jakości, markowy osprzęt i designerskie detale (m.in. siodło i manetki z przeszcyciami w modelu eB1) oraz to, że produkcja odbywa się w zakładach firmy we Włoszech.

Który z trzech testowanych wybrać? Taki składak jak Askoll eb-folding (<https://www.velomotors.pl/produkty/askoll-eb-folding/>) na pokładzie kampervana czy każdego samochodu typu kombi to idealny sprzęt dla mobilności w klasie kompaktowej. Jest też najtańszy spośród testowanych - ok. 5 tys. zł. Po złożeniu deklaruje się wymiarami: 70cm x 40cm x 55 cm. Waży tylko 18,5kg (wraz z baterią), a długi wspornik kierownicy - ta jest na wysokości niemal 115 cm oraz pokaźny zakres regulacji sztycy siodełka zagwarantują wygodną pozycję tak dla nastolatków jak i dorosłych, nawet tych o wzroście ponad 190cm.

Caravaniing bez barier

Jest jednobiegowy, a małe, 20-calowe koła sprawiają wybitnie beztroski (rehabilitacja mniej sprawnych?) start. Z kolei bez wspomagania trudniej o większe prędkości. Jeśli więc interesuje nas większy komfort, a przede wszystkim wyższe prędkości podróźne, to idealnym wyborem będzie któryś z modeli o większych kołach i ramie, acz cięższych (ok. 21-22,5kg). Ceny takich zaczynają się od 6 tys. zł. Przykładowo, Askoll eB1 Plus (<https://www.velomotors.pl/produkty/askoll-eb1-plus/>)

zestrojono z 5-biegową przerzutką Sturmey Archer. Rama typu damka, opcjonalny bagażnik tylny, z możliwością montażu sakwy - to cechy pożądane na czas dłuższych eskapad niż okolice kempingu.

Największe wrażenie zrobił na nas model eB1 (<https://www.velomotors.pl/produkty/askoll-eb1/>). Nie dość, że korzystamy z 4-zakresów nastaw mocy na czas przyspieszeń, to jeszcze po przekroczeniu prędkości ekonomicznej, e-biker doświadcza automatycznej zmiany przerzutki. I to jakiej. W tylnej piaście mamy 2-biegową automatyczną SRAM. Od 18km/h przekładnia planetarna wrzuca dwójkę. Jeśli zmniejszymy kadencję obrotu korbowodu, to po chwili przyjdzie nam pedałowac na jedyńce. Precyzja działania automatu robi wrażenie. Ten akurat rower dostępny jest zarówno w specyfikacji z kołami 26-calowymi jak i 28". Do wyboru jest z damską (eB1) oraz z męską ramą (eB2).

Drozsze będzie... tańsze, bo trwalsze

Rowerów marki Askoll nie można porównywać do propozycji budżetowych. Wygrywają jakością. Trwałość silnika elektrycznego przewidziano na 100.000 km. I jest ona gwarantowana przez firmę, która produkcją silników elektrycznych zajmuje się od 40 lat i posiada ponad 800 zarejestrowanych patentów.

Z najważniejszych obowiązków użytkownika - prócz typowych dla każdego roweru tradycyjnego (ciśnienie kół, serwis hamulców, itp.), zwróćmy oczywiście uwagę na najkosztowniejszy element każdego elektryka. Akumulator. Jeśli użytkownik dba o niego odpowiednio, może dwukrotnie wydłużyć jego żywotność. I na tym polu widać dbałość włoskich inżynierów o detale. Niby drobiazg, ale wart pochwały. Rozładowany do poziomu 19% akumulator to sygnał, by sterownik komputera ograniczył nam wybór wspomagania do dwóch najniższych poziomów - wszak pokonamy dwukrotnie

dłuższy dystans. Wolniej może, ale ze wspomaganie dojedziemy do celu.

Na uwagę zasługuje fakt, że prawie wszystkie części zamontowane w rowerze pochodzą z włoskich fabryk - kooperantów linii produkcyjnej niedaleko Wenecji. Nie znajdziemy w nich ani grama taniej „chińszczyzny”, a przed opuszczeniem fabryki każdy rower zostaje dopieszczony do ostatniej śrubki - głosi motto firmy.

Czego chcieć więcej?

Obojętnie jaki, każdy ma ładowność 120kg. W przeciwieństwie do skuterów - nawet tych elektrycznych, to nadal rower. Nie trzeba go rejestrować, opłacać ubezpieczenia, a dostarcza frajdy i zdecydowanie zwiększa mobilność na czas realizacji podróży caravaningowych. Wszędzie tam, gdzie wjazd mają tylko tradycyjne rowery, wszędzie tam możemy efektywniej, bo szybciej i bez zmęczenia przemierzać okolice, np. parki czy śródmiejskie starówki. Każdy Askoll w standardzie jest wyposażony w przednie i tylne światła, które uruchamiają się wraz z włączeniem komputera pokładowego - przednie zaskoczy nas po zmroku zasięgiem.

Czy testowany sprzęt jest bez wad? Bez szwanku wyszedł z kilkudniowych ulew, jakich doświadczyli wszyscy obozujący na kempingach w połowie lipca. Pod chmurką test wodoszczelności przeszła elektronika i akumulator. Nie tylko nas ucieszył fakt, że po tak długim użytkowaniu nie nosiły śladów użycia. Niby drobiazg, ale nawet poręczne walizki zachowały blask nowości.

Nasze wnioski, spostrzeżenia i uwagi

Można się doczepić praktycznie do jednego. Otóż w naszej opinii, nie każdy będzie zachwycony mocowaniem akumulatora w okolicach główki ramy. Owszem. Dzięki temu, że akumulator jest umiejscowiony z przodu roweru w specjalnym uchwycie, w przeciwieństwie do wielu innych elektryków, rower Askoll można przewozić samochodem na zwykłym bagażniku rowerowym. Po drugie, nie trzeba się schylać, aby go wyjąć i zabrać do ładowania. To niezaprzeczalne plusy. A minusy? Środek ciężkości mocniej przesunięty na przód. Również za sprawą silnika, który w modelach eB1 i eB2 (<https://www.velomotors.pl/produkty/askoll-eb2/>) zintegrowany jest w przedniej piaście. Efekt jest taki, że podniesienie roweru za chwyt - choćby na czas załadunku, manewrowania w ciasnym przejściu czy przekraczania wysokiego krawężnika okaże się dość... wysiłkowe. Pozostaje zmienić przyzwyczajenia (sic!), więc unosić na ten czas tylne koło, korzystając z uchwytu za siodełko. Tak jak robią to Włosi. Tak jest po prostu lżej. Skądinąd producent podkreśla, że taki a nie inny zamysł wynika z przyjętej koncepcji. Klasyczny kształt ramy, bateria z przodu (jak koszyk) i silnik ukryty w piaście - to przekonuje co bardziej konserwatywnych użytkowników rowerów. Wszak Askoll robi rowery lifestyle - dostępne w ogromnej liczbie wariantów kolorystycznych. Nie tylko ram czy błotników, ale też walizkowej baterii.

Link do witryny importera rowerów Askoll: www.velomotors.pl

Rafał Dobrowolski

Źródło: