ROWERY:
ZWYKŁY VS.
ELEKTRYK

Z PRĄDEM CZY BEZ?

Dylemat tego typu przyjdzie Ci rozstrzygnąć już nie tylko w momencie zakupu herbaty od górala. Sprawdzamy, jak rower z doładowaniem spisuje się w bezpośrednim porównaniu do swojego analogowego przodka.

Michał Gołębiewicz

Gdyby kilka lat temu ktoś by mi powiedział, że zacznę łakomie spoglądać w stronę rowerów z elektrycznym wspomaganiem, posłałbym go do diabła. Korzystanie na trasie z takiego wsparcia uznawałem za oszustwo i dyshonor, chociaż kolarstwo górskie uprawiam amatorsko, wręcz turystycznie, i nigdy się nie ścigałem (trzykrotny start w zawodach enduro był wypadkiem przy pracy). Tak, wiem, trudno to logicznie wytłumaczyć, ale tak było i już. Z czasem spokorniałem. Przestałem rzucać krzywe spojrzenia mijanym na trasie e-kolarzom i nie komentowałem z kumplami ich wyboru. Więcej – zacząłem sobie wyobrażać siebie na ich miejscu. Powód jest prosty. Kolarstwo górskie to sport, który wymaga naprawdę solidnej formy. A o tę z wiekiem (piszę z perspektywy 43-latka) coraz trudniej. Jasne, wiem, ludzie wyczyniają cuda do późnej starości, ale biologii nie oszukasz. Im jesteśmy starsi, tym więcej czasu musimy poświęcić na to, żeby móc dalej robić coś, co wcześniej przychodziło nam bez wielkiego wysiłku. A o czas, który ostatnio mogę poświęcić na trening, coraz trudniej, bo skutecznie rywalizują o niego praca i rodzina. Więc gdy tylko pojawiła się okazja, żeby sprawdzić w praktyce możliwości e-bike'a, skwapliwie z niej skorzystałem.

Na pozór te modele różnią się od siebie niewiele, ale wrażenia z jazdy nimi są krańcowo odmienne. Prąd zmienia wszystko.

METODOLOGIA TESTU

Zaplanowałem, że przejadę tę samą trasę najpierw rowerem zwykłym, a potem elektrycznym, i porównam zarówno twarde dane – typu czas przejazdu, tętno czy liczbę spalonych kalorii – jak i subiektywne wrażenia. Na miejsce pojedynku wybrałem okolice Srebrnej Góry, ze względu na różnorodność występujących tam terenów – od specjalnych tras rowerowych (zarówno podjazdowych, jak i zjazdowych), przez drogi leśne i szutrowe, po szlaki dla pieszych. W obu przypadkach rano zjadłem takie samo śniadanie, zapakowałem też do plecaka taki sam zestaw ratunkowy: banana, domowe rogaliki z jabłkiem, wodę i colę. Tak, colę. Odkąd przeczytałem o dwóch przeprowadzonych na kolarzach badaniach, które wykazały, że ten napój świetnie radzi sobie z doładowaniem na trasie, bez wyrzutów sumienia zabieram ze sobą pół litra na czarną godzinę.

KWESTIA CZASU

Na sąsiedniej stronie znajdziesz dokładne zestawienie wszystkich danych, które zebrał zegarek Polar Vantage V. Ponad 30-kilometrową trasę pokonałem na elektryku prawie dwukrotnie szybciej. To dla mnie zaskoczenie, że różnica była aż tak duża. Sporą część przewagi stworzyła nie wyższa prędkość na trasie, tylko brak konieczności robienia postojów dla uspokojenia oddechu, które były niezbędne w dniu przejazdu rowerem konwencjonalnym, żebym nie wypluł płuc. Stawałem też wtedy częściej, aby się napić i coś przekąsić, podczas gdy jadąc na elektryku, nie zdążyłem poczuć takiej potrzeby i cola została nietknięta.

ROWER ELEKTRYCZNY NIE JEDZIĘ SAM. NA NIM RÓWNIEŻ MOŻNA SIĘ ZMĘCZYĆ.

Właściwie cały czas jechałem w trybie turbo, czyli na najwyższym poziomie wspomagania. To niesamowite, z jaką łatwością pokonuje się wtedy kolejne metry w górę. Miałem uczucie, jakbym frunął nad szlakiem. Gdyby jednak trasa był dłuższa, musiałbym oszczędzać prąd w baterii. Wystarczy przestawić ją w tryb eco (najniższy), a człowiek czuje się, jakby ktoś przywiązał mu z tyłu kotwicę. W takiej sytuacji zdecydowanie lepiej jechałoby mi się na zwyczajnym rowerze. Okazało się, że doładowanie zmieniło styl mojej jazdy. W dniu konwencjonalnym byłem zmuszony przez brak formy pozostawać na siodełku i powoli mielić do góry na miękkim przełożeniu, a jadąc na rowerze hybrydowym, często atakowałem podjazdy na stojąco, z blatu, na twardo. Pewnie stąd wynika fakt, że średnie tętno było wyższe w dniu „elektrycznym", co mnie zaskoczyło.

KWESTIA WAGI

21 kilogramów w poręcznej postaci kettlebella nie budzi przerażenia, ale w formie roweru ma już sporo minusów. Pakowanie elektryka do wnętrza au-

MICHAŁ GOŁĘBIEWICZ
Redaktor MH, którego życie przewrotnie rzuciło na front dietetyczny, zamiast łaskawie na zawsze skojarzyć z rowerami. Wziął to jednak na klatę i z powodzeniem łączy w MH obie dyscypliny.

Prawie całą drogę na elektryku pokonałem w trybie turbo, czyli przy maksymalnym wspomaganiu. Wróciłem, mając na wskaźniku naładowania baterii 2 z 5 kresek, a ta ostatnia spadła już jakiś czas przed metą. Przy trochę dłuższej trasie zacząłby się stres.

ta jest wyzwaniem dla kręgosłupa; bagażnik na hak jest w takiej sytuacji znacznie lepszym rozwiązaniem. Waga jest także minusem w trudnym terenie. W pewnym momencie wycieczki zgubiłem szlak i musiałem podepchnąć rower kilkaset metrów po stromym zboczu, aby wrócić na właściwą drogę. Funkcja walk assist trochę pomogła, ale i tak to był moment, w którym wszedłem w 5. strefę tętna. Do przyjemności nie należy też przenoszenie roweru przez powalone drzewa.

Cudowne jest, jak błyskawicznie rower hybrydowy przyspiesza. Dawało mi to gigantyczną korzyść na krętej trasie typu singletrack, ponieważ szybko odzyskiwałem prędkość po zbyt mocnym dohamowaniu i zawsze byłem gotowy na kolejną przeszkodę. Rower jednak wyczuwalnie gorzej hamował od swego lżejszego odpowiednika. Wniosek: w elektryku z powodu większej masy nie można oszczędzać na hamulcach. Nie będą także zadowoleni wszyscy, którzy na rowerze lubią odrywać się od ziemi. Żeby zmusić do tego hybrydę, potrzeba sporej siły – jej koła zdecydowanie wolą nie tracić kontaktu z podłożem.

KWESTIA POJEMNOŚCI

Jestem przekonany, że rower elektryczny już teraz ma dużo zalet i to świetna opcja dla wielu osób. A jeśli inżynierowie popracują nad pojemnością baterii, które pozwolą na bezstresowe całodzienne wycieczki po górach (trasy rzędu 60–70 km i 2 km podjazdów), będę miał trudny orzech do zgryzienia. Chociaż nie, właściwie to już wybrałem. Jeśli o własnych nogach przejadę ledwie 30–40 km, wybór jest oczywisty. W tym wypadku lepiej, gdy jest więcej.

TRASA Z PRĄDEM

Długość: **30,67 km**

Suma wzniesień: **930 m**

Całkowity czas przejazdu: **2:04 h**

Czas w ruchu: **1:57 h**

Średnie tętno: **134 uderzeń na minutę**

Maksymalne tętno: **161 uderzeń na minutę**

Spalone kcal: **1109**

Średnia prędkość: **14,8 km/h**

Czas w strefach tętna:
1 – 04:46 min
2 – 25:55 min
3 – 53:02 min
4 – 35:29 min
5 – 00:29 min

TRASA BEZ PRĄDU

Długość: **30,93 km**

Suma wzniesień: **955 m**

Całkowity czas przejazdu: **3:43 h**

Czas w ruchu: **2:59 h**

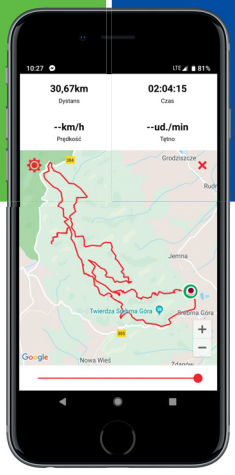
Średnie tętno: **127 uderzeń na minutę**

Maksymalne tętno: **166 uderzeń na minutę**

Spalone kcal: **1796**

Średnia prędkość: **8,4 km/h**

Czas w strefach tętna:
1 – 20:05 min
2 – 01:16: 37 h
3 – 01:16:25 h
4 – 41:31 min
5 – 04:28 min



W trakcie testu korzystaliśmy z zegarka Polar Vantage V i aplikacji Polar Flow.

FOT. TOMASZ WOŹNY

MH