

ISPO BIKE 2013 beszámoló

E-BIKE.
URBAN MOBILITY.
ISPO BIKE



Első alkalommal voltunk kinn a müncheni ISPO Bike kiállításon, melyet akár ISPO Pedelec Bike-nak is nevezhetnének, annyira uralkodó volt rajta az elektromos kerékpár jelenlét.

Képzeljünk el egy pár egyéb kiszolgáló területen kívül két hatalmas fedett pavilonból álló kiállítást, melyből az egyikben minden az elektromos bringákról és a hozzájuk kapcsolódó infrastruktúráról, turisztikai lehetőségekről szól, míg a másikban már "hagyományos" kerékpáros termékeket is megcsodálhatunk...

Nézzük elsőként a rideg számokat: az 5500 látogató a világ 40 országából még nem is tűnik soknak, de ennek nyilván az is az oka, hogy egy hónappal később van a Eurobike, ami komoly konkurencia, hiszen az sokkal régebbi és nagyobb kiállítás. Az ISPO Bike viszont kifejezetten a városi és az elektromos kerékpár szegmensre fókuszál. A négy kiállítási naptól az első kettőben csak a kerékpáros iparban vagy ahhoz kapcsolódó szakemberek (pl kiskerek, nagykerék, média stb) számára vannak nyitva, a felhasználók ilyenkor nem mehetnek be.

Ez viszont nagyon hasznos volt számunkra, hiszen így nyugodtabb körülmények voltak biztosítva tesztelésre, tárgyalásra. Ki is használtuk rendszeren, az egyik napot szinte folyamatosan tesztelésre szántuk.



A tesztpálya elengedhetetlen feltétele az elektromos bringák próbájának, és az ISPO ebben a tekintetben lazán lekörözte nem csak a hazai Bringaexpo-t, de még a Eurobike-ot is. Az egyik pavilonban körbe futó, hosszú, parkoló leágazásokkal kialakított körpálya egy 10%-os emelkedőt tartalmazó 50 m hosszú rámpát is tartalmazott, ami sokat segített a rásegítések erejének megfelelő összehasonlításában.

Ilyen hosszú távon ugyanis már nem tart ki az esetleges lendület, jobban megérezhetjük, ha kifogy a szufla a gépből. Aki pedig a robbanékonyságot, az elérhető sebességet szerette volna letesztelni, azok a belső pályáról a kapukon keresztül kigördülhettek a külső tesztpályára, melynek 300-600 méter hosszú



egyenes szakaszain 45-50 km/h-ra is könnyedén fel lehetett gyorsulni. Megjegyzem emiatt még a szakmai napon is előfordult több baleset, amikor valaki rosszul mérte fel a saját tudását vagy éppen a sebességét. Rögtön az első napon délelőtt láttuk, amint egy tesztelő a rámpáról egy Seagwayhez hasonló kínai koppintással a korlátot áttörve kiszáguldott a pályáról, majd ledöntötte az egyik kiállító standjának egy részét...

Maga a tesztelés nagyon egyszerűen volt megoldva. Regisztráció után kaptunk egy ExtraEnergy karszalagot, amivel a tesztpálya melletti boxokban elhelyezett rengeteg bringából bármelyiket elvihettük annyi időre, amennyire csak szükségünk volt a megfelelő tapasztalathoz. Sőt, olyan is volt, hogy standokról is kaphattunk tesztbringát,

így a 209 kiállító elég sok lehetőséget biztosított számunkra, majdnem mindent kipróbálhattunk. Mivel ketten voltunk, így lehetőleg olyan bringákat vettünk ki egyszerre, melyeket szerettünk volna egymással összehasonlítani, majd pár kör után egymás között cseréltünk.

Nem tudjuk minden megtekintett vagy kipróbált termékről írni, ezért a teljesség igénye nélkül, íme a legfontosabb tapasztalatok:

- A legtöbb elektromos kerékpár vagy hátsó motoros volt, vagy középmotoros. Első motoros bringából sokkal kevesebbet láttunk, inkább csak az olcsóbb vagy éppen ellenkezőleg, a különleges kategóriákban. Egyre több viszont a 45 km/h sebességre is képes speed pedelec.

- A Bosch motor a középmotoros rendszereken belül egyre elterjedtebb, egyértelműen piacvezető a középmotoros szegmensben. Szinte minden nagy kerékpár gyártónak a standján láttunk új Bosch motorral szerelt kerékpárt. Az ISPO-n ráadásul ki is próbálhattuk ezeket. Idén két új verziót is kihoztak, a Comfort és a Performance kivitelek. Előbbi nyugodtabb, a túrázóknak, ingázóknak való, míg az utóbbi az agilisabb, erősebb, ezt leginkább a fiatalok, illetve az erdei bringások kedvelik majd várhatóan.



Bővebben olvashatsz tapasztalatainkról az anyag legvégén lévő Extra2 cikkben!

- A Bionx mellett az utóbbi években más gyártók is kijöttek visszatöltésre is képes motorokkal, azonban míg rásegítéskor némelyik már egészen hasonló teljesítményt produkál, a visszatöltés tekintetében még nem tudják azt a szintet, amit a Bionx teljesít, magyarul nem képesek akkora fékezésre, illetve energia visszatáplálásra. (Na és persze a többi visszatöltésre is képes rendszer nem kapható átépítő szettként, csak új kerékpárral együtt vásárolhatóak meg.) A Bionx egyébként a nyár végén, az Eurobike-on fogja bemutatni a legújabb, áttervezett modelljeit, már alig várjuk! Sajnos csak keveset árultak el róla, ráadásul amit tudunk, még azt is titokban kell tartanunk...



- Az elektromos kerékpárok formatervei évről évre kifinomultabbak, szebbek. Az akkuk egyre jobban belesimulnak a vázba, nemritkán szinte észrevehetetlenek, a vezetékek elrejtettek, a kezelő panelek pedig nem csak szebbek, de okosabbak, letisztultabbak. Láttunk olyan pedelec bringát, melynél bizonytalanok voltunk, hogy tényleg elektromos...



- A gyártóknak egyre nagyobb gondot okoz, hogy miképp különböztessék meg pedelec bringáikat a konkurens gyártók ugyanolyan motorral szerelt kerékpárjaitól, hiszen a vevők számára sokszor nem az a fontos, hogy ki gyártotta a kerékpárt, hanem hogy milyen motor van benne. Emiatt gyakran ugyanazzal a motorral különböző neveken is találkozhatunk más-más kerékpár gyártónál, ami

tovább nehezíti az eligazodást ezen az egyre bonyolultabb, egyre sokrétűbb piacon. A motorgyártók ugyan nem örülnek teljesen ennek, mégis gyorsított ütemben zajlik a rendszerek szabványosítása, hogy például egy Bosch motorhoz ne csak Bosch akkumulátort, kezelő panelt lehessen használni. Így idővel lehetőség lesz rá, hogy egyes részegységek megváltoztatásával egyedibb, csak rájuk jellemző megoldásokat tudjanak megvalósítani, nem kell a motor gyártójának teljes rendszerét használniuk. (Ez a vevőknek azért is jó lehet, mert így nő a verseny, új részegység gyártók is beléphetnek a piacra, ami kedvez az árak csökkenésének.)

Ami viszont már most egyre elterjedtebb, hogy például az akkumulátor csatlakozóknál egyre többen az ExtraEnergy által is favorizált szabványos csatlakozót használják a korábbi egyedi csatlakozók helyett. Ez azért is hasznos, mert a nyilvános töltők elterjedését is segítheti, ha bármilyen pedelec bringát rá lehet csatlakoztatni a töltéskor.



- A hangtalan, selymesen finom, ugyanakkor erős rásegítés még mindig csak a nagyobb méretű hátsó motorokra (pl Bionx, Greenmover, Neodrive) jellemző. Ha csökkentik a méreteket, mindjárt hallható, hogy nem hagyományos bringán ülünk, amint bekapcsol az elektromos rásegítés. Úgy tűnik, a "valamit valamiért" elv itt is érvényesül, aki kevésbé látható motort szeretne, az hallhatóbbat fog kapni...
- Érdekes volt megfigyelni, hogy egyre több pedelec bringában lehet találkozni szíjhajtással.

Nézzünk akkor pár érdekességet:

Megcsodálhattuk az első Bionx motort, ami hármasszárúval van kombinálva, így megoldott az az elv, hogy hátsó motor és agyváltó nem lehet egy kerékpárban. A Grace Easy modell (mely kategóriájában első helyezést ért el) ráadásul szíjhajtással van ellátva mindezen felül!



Egyelőre ez a megoldás külön Bionx átépítő kitérőként nem lesz kapható, mivel egyedi konstrukciós megoldásokat igényel.

Ha már a Grace szóba került, akkor érdemes figyelni ezt a felsőkategóriás gyártót, melynek elektromos bringái nem csak szépek, de különlegesek is a sok egyedi megoldás miatt. A zászlóshajó szerepét betöltő Grace One, ami 1300 W-os motorjával hajtás nélkül is képes 40 km/h feletti sebességre, külseje lenyűgözően agresszív, mely többek közt a kormány stucniba integrált egyedi formájú egységnek is köszönhető, mely a kijelzőt valamint a Busch&Müller lámpákat is magába foglalja.



Az A2B standján megtekinthettük a hamarosan megjelenő AEG középmotort, mely kis tömegű, erős, ráadásul nem igényel olyan egyedi vázkialakítást, mint a Bosch motor, emellett csendesebb működést is várnak tőle. Ha valaki különleges pedelec bringára vágyik, javasoljuk számára az A2B valamelyik modelljét. Egyedi formavilága révén egy A2B modell gyorsan felismerhető, inkább azzal van a gond, hogy az egyes modelleket egymástól megkülönböztessük... Persze ez sem nehéz, főleg ha próbára is megyünk velük. Szeretik a különleges megoldásokat mindenben, ezért is fejlesztenek a már említett AEG motorral is.



Kipróbáltunk egy utánfutóba integrált rásegítést, melyet főképp a túrázók és a nehéz, nagy csomaggal közlekedők részére fejlesztettek ki. A kétkerekű motoros utánfutó önmaga 27 kg-ot nyomott, így nem csodálkoztunk, hogy nem tűnt nagyon dinamikusnak. Gázkarral működtethető kormányról, ami a gyalogláskor is képes besegíteni, vele könnyen feltolhatjuk súlyos világjáró szerelvényünket a hegycsúcsra...



Városi közlekedés fontos szerepet játszott az idei ISPO kínálatában. Városban nagyobb a forgalom, sokszor kanyarodunk, nem árt ilyenkor minél egyértelműbben jelezni sötétben is a forgalom többi szereplőjének irányváltoztatási szándékunkat. De mi van akkor, ha nem szeretnénk közben levenni a kezünket a kormányról illetve a fékekről? Nem jönne jól egy markolatba integrált irányjelző? A megoldás nagyon ötletes, ütős és vízálló, a kormány végénél ad ki erős villogó fényt, ha bekapcsoljuk. Mivel ez is "Annyira Más", ezért még akár forgalmazni is fogjuk...

Korábban beszámoltunk egy olyan hátsó lámpáról, mely a szokásos piros fényen kívül lézertfényrel ábrát vetít az aszfaltra, így feltűnőbb. Kiderült, hogy nem csak ebben tud többet, hanem a kerékpár mozgásában bekövetkező változásokat is érzékeli, így például oldalra dőléskor a lámpa ledjei oldalra mutató nyilat formájában világítanak, amivel jelzi a kanyarodás irányát. Ha pedig fékezünk, akkor minden ledlámpája teljes fényerővel kigyullad, magyarul féklámpaként is tökéletes. Mintát is hoztunk magunkkal, le fogjuk tesztelni a gyakorlatban!

Kicsit megdöbrentünk azon a Reelight-hoz hasonló lámpán, ami viszont az említett lámpához képest nem a küllőkre szerelt mágnes, hanem a felni forgásából termeli az energiát. Nem nagyon értettük a működési elvét, hiszen egy alufelni nem mágnes, de valóban működött. A lámpa a V-fékhez volt rögzítve, így a meghúzásakor közelebb került az érzékelője a felnihez, így erősebben világított, ergo féklámpaként is hasznos. A teljes szett ára jelenleg kb 190 Eur, de a gyártó bízik benne, hogy a mennyiség felfutásával ez jelentősen csökkenthető majd. Ha azt nézzük, hogy megspóroljuk a dinamót, sőt vezeték se rondítja el a bringánkat, akkor nem is olyan magas ez az ár.



A kiállítás legdrágább bringája egy 11.399,- EUR-os karbon-bambusz vázas kerékpár volt, melyből évente csak 60 darabot tudnak gyártani. Szép és jó lehetett, bár kipróbálni nem volt mód. Ez nem okozott nagy problémát számunkra, mert úgy éreztük, hogy a felvevő piaca nem Magyarország...



Az egyik standon megtudtuk, hogy nem is olyan rossz a tömör gumi. Kb 60 euróért szinte bármilyen méretben és sokféle színben beszerezhetünk tömör gumit, mellyel nem lesz több gondunk a defekttel, sőt többé pumpára sem lesz szükségünk. Gördülési ellenállása állítólag nem rosszabb a jól felpumpált külsőkénél, és még 6-8 ezer km után is közel megőrzi a keménységét. Tapadását azért nem lett volna rossz próbára tenni! Mutattak fényképet arról a világjáróról, aki Amerikát gond nélkül átutazta egy ilyenrel szerelt bringán.



Az Electrolyte Querschlager nevű modelljének teljes elektromos rásegítése (tehát mind a motor, mind az akksi) a féloldalas első villába van integrálva. Látványa a Cannondale legendás villáját idézte, viszont inkább csak a kinézetével és a súlyával hódított, nem az erejével és a hatótávjával. Kétfokozatú, kontrás agyváltója, mely lábbal volt kapcsolható, valamint szijhajtása szintén hozzájárul ahhoz, hogy tömege csupán 16 kg lehessen.

Az igényes, de nem ennyire különc vevők számára természetesen van más pedelec modelljük is, például a Vorradler, mely ugyan nem ennyire egyedi, de szintén nagyon attraktív amellet, hogy a rásegítése a hétköznapi használatra alkalmasabb. (A képen a háttérben.)

A svájci Stromer elektromos kerékpárjai egy olyan moduláris koncepciót valósítanak meg, melyben szinte mindent a magunk kívánsága szerint alakíthatunk ki, illetve upgrade-elhetünk a későbbiekben, így városi, napi használatú bringánkat átalakíthatjuk off-road felhasználásra való kivitelre is, vagy éppen fordítva. Az természetes, hogy felrakhatunk csomagtartót, sárvédőt, kicserélhetjük a merev első villát telóra, megválaszthatjuk a nyeregtől a markolaton át szinte valamennyi egyéb részegységet, de kérhetjük a kerékpárt többféle erősségű hátsó motorral vagy eltérő kapacitású akkumulátorral is. Bringái nagyon letisztultak, szépek, az akku természetesen el van rejtve a vázcsőbe.



A KTM-nél megcsodálhattuk a múltat, a jelent és egy kicsit a jövőt is. Kiállították ugyanis az első KTM bringát, hát bizony elég érdekes volt, kicsit motorokra hajazó külsejével. Rákérdeztünk, mennyire igaz az egyik "jólétesült" konkurensünk által terjesztett rémhír, hogy a KTM lecseréli Bionx-es modelljeit más motorúra. Csodálkozva fogadták már a kérdést is, mert mint mondták, nagyon jó a kapcsolatuk a Bionx-szel, és nem tervezik a lecserélését.

Viszont az tény, hogy a több lábón állás miatt igyekeznek más motorokat is alkalmazni, ezért jelentek meg Panasonic motoros KTM modellekkel.



A spanyol BH tovább halad azon az úton, amivel pár éve olyan sikerre vitte elektromos kerékpárjait. Továbbra is a legkedveltebb modelljeik (legalábbis az Ambringa eladási tapasztalatai alapján) a NEO széria kerékpárjai, amelyeknek akkumulátora a vázba van elrejtve. Különösen azok szeretik, akik olyan pedelec bringára vágnak, melyről nem üvölt, hogy rásegítés is van benne. Kipróbáltuk az új modelljeiket, nem okoztak csalódást, azt hozták, amit a korábbi években már megszoktunk tőlük.



Erős motor, szép design, kis tömeg, jó kezelhetőség. Különösen az új Neo Cross illetve a nevéhez méltóan 29-es kerekű Neo 29ER tetszett.



A Kalkhoff standján végre megpillanthattuk az új, XION motorral szerelt modelleket. Azért örültünk, mert bár idén már rendeltünk belőle, de nagyon hosszú várakozás után kénytelenek voltunk lemondani róla. Most végre ki is tudtuk próbálni, és teljesen meg voltunk vele elégedve, tényleg jól sikerült szerkezet. Így jobban megismerve persze ebben semmi furcsa nincs, próbáltuk mi ezt a motort már más gyártónak a kerékpárjaiban is, csak ott más nevet írtak rá...

Fekvőkerékpár is volt az ISPO-n, ha nem is túl sok. Egyrészt a HP-Velotechnik Scorpion összetelős háromkerekű trike-jának pedelec változatát is láthattuk, valamint a német karbon-reku specialista Troytec is bemutatta egyik könnyű és gyors fekvőjét.



Sokan próbálták a Gocycle legújabb verzióit, szinte mindig találkoztunk a teszt pályán valakivel, aki a Forma-I egykori tervezőjének gyönyörű, hipermodern, legújabb technológiákat felvonultató, ráadásul hazánkban gyártott kétkerekűjét próbálta. Automatikus, elektronikusan vezérelt váltórendszer,

kormányba integrált visszajelző, magnézium vázba rejtett akkumulátor és burkolt meghajtás, hihetetlenül kicsire összecukhatóság, megerősített motor, hogy csak párat említsek a Gocycle különlegességei közül.

A legvégére hagytam a legnagyobb élményt, a Bulls fantasztikus pedelec gépeit, melyek az ExtraEnergy idei tesztjében hihetetlenül jól szerepeltek. Kipróbáltuk mindegyik demo modelljüket, és bizony nagyon meggyőzőek. A Lavidá Plustól kezdve, mely több



kategóriában is tesztgyőztes lett, a cross country kategória Copperhead-jén és Mountain 29-esén át a speed pedelec montis (E-45 Outlaw) és trekking (E-45) vonalának két brutális erejű, 500 W-os képviselőjéig, szinte mindent, ami csak ki volt rakva.

Nagyon stílusos volt egy egyedi, gyönyörű, Brooks nyerges pedelec

különlegességük, mellyel bármelyik cég vezérigazgatója bátran eltekerhet akár a golfklubjába is, hasonlóan megbámulnák vele, mint a nyitott sportautójában...

Szinte mindegy volt, hogy éppen melyik Bulls tesztgépen ülünk, mind kifogástalanul teljesített, élvezet volt velük minden méter.

A világ legnagyobb kerékpár gyártó- és egyben forgalmazójának, a Z.E.G.-nek (mely a Zweirad Experten Gruppe, azaz szabad fordításban a Kétkerekű Profik Csoportja) egyébként a BULLS-on kívül még sok egyéb saját márkája van, például a Pegasus, vagy a ZEMO, hogy csak a



pedelec kategóriában erőseket említsem. Megdöbbentő volt egyébként látni, hogy a ZEG mennyire óriási cég, standjaik (mert persze nem csak egy volt nekik) közül a legnagyobb az egyik pavilon kb negyedét foglalta el, pedig az csak a viszonteladók számára volt elkerítve, a rengeteg kiállított terméken kívül saját étteremmel, büfével, többszáz négyzetméteres tárgyaló területtel rendelkezett! Hát igen, ekkora cég már képes nagyon komoly termékeket kifejleszteni, illetve kimagasló minőségben előállítani!



Ahogy a beszámolómon elején említettem, ezt a kiállítást uralta a pedelec/ebike termékkör. A kérdés csupán az, hogy ez a súly csak erre a kiállításra volt ennyire jellemző, vagy a következő Eurobike-on is hasonlóan erős lesz az elektromos kerékpárok térnyerése, mely az elmúlt években egyre jobban látható.

A fentieken túl persze rengeteg egyéb terméket láttunk, ezek töredéke sem fér bele egy ilyen cikk kereteibe. A jövő majd megmutatja, hogy melyik tud elterjedni, melyik válik be a gyakorlatban. Mert a jó termék sajnos nem mindig elég, a kellő piaci térnyeréshez a megfelelő marketing is szükséges. A termékek sikerességéhez nem elég az az innováció, amit egy ilyen kiállításon lát az ember, szükséges hozzá az is, hogy sok emberhez eljusson ezen termékek híre, sokan tudjanak róla, megvegyék, majd elégedettek

legyenek vele a használat során. Mi a megismertetésben ezen cikkel igyekeztünk segítséget nyújtani a kiállítóknak. Ha Neked is tetszett valamelyik említett termék, akkor segítsd az innovatív termékek piacra kerülését avval, hogy eljuttatod, megosztod, lájkolod cikkünket, ugyanis ezzel esélyt adsz arra, hogy idővel Magyarországon is egyre több minőségi, innovatív, jó terméket lehessen kapni, melyekhez így Te is könnyebben hozzájuthatsz illetve örömmel használhatsz!
Sok kellemes bringás élményt kívánunk!

(További képek és érdekességek az Ambringa facebook oldalán az ISPO Bike 2013 fényképalbumban. [Link a fényképalbumhoz](#))

A végére hagytam két extra cikket:

Extra1: Öntsünk végre tiszta vizet a pohárba!

Ki ne gondolkodott volna már azon, hogy milyen jó is lenne pontosan látni, illetve összehasonlítani a különböző pedelec modellek nem katalógusban bemutatott, hanem a valódi tudását? Mivel egyre szélesebb a kínálat, lehetetlen mindet kipróbálni és a legjobb vásárlási döntést meghozni. A szakújságok illetve az ExtraEnergy tesztjei ugyan próbálnak ezen a téren segíteni, de minden pedelec bringát nem tudnak évről évre letesztelni még ők sem.

A hazai kínálatban, főleg az olcsóbb termékek esetében lehetetlen valódi, megbízható teszteredményhez hozzájutni, ezért a vásárló nem tehet mást, minthogy hisz a katalógusnak vagy a kereskedőnek. Ráadásul a tapasztalataink alapján ugyanaz a modell két példányra sem feltétlenül viselkedik ugyanúgy a valóságban, amit a tesztelő szubjektív érzései tovább torzíthatnak.

A próba tehát jó bizonyos mértékig, de a korrekt egy olyan mérő berendezés lenne, ami objektív összehasonlításra képes szubjektív emberi érzésektől, gyártói befolyásoktól függetlenül az eredményt. Ezen jelen sorok írója is már egy ideje gondolkodik, de a német E-Checker ennél tovább is jutott, és megalkották a pedelec bringák objektív mérő-ellenőrző berendezését. Sajnos a berendezés annyira új még, hogy nem sikerült bemutatniuk működés közben, de remélhetőleg idővel erre is lesz még alkalom.



Annyit már most is sikerült kideríteni, hogy bármilyen elektromos kerékpárt képest bemérni, lehet az első, közép, vagy hátsó motoros, 250W-os vagy ennél erősebb. Mivel képes szimulálni az emberi pedálozást, miközben méri az így leadott nyomatékon kívül a motor segítségével megvalósuló teljes hajtási nyomatékokat, így minden időpillanatban látni lehet a motor teljesítményét. Rövid tesztjeivel pár perc alatt megadja az alapadatokat, de hosszabb teszteken a hatótávot és az egyéb tulajdonságokat is összehasonlíthatóvá teszi a reprodukálható tesztjei révén. Érdekes lesz, hogy mennyire fog elterjedni, ugyanis egyelőre a gyártók ellenérdekeltek abban, hogy hasonló adatok napvilágra kerüljenek....

A beszélgetés közben kiderült, hogy a berendezés gyártója is fél a pedelec gyártók esetleges retorziójától, ezért felmerült, hogy csak zárt körű adatmegosztásra lehessen majd használni a mérési eredményeket.

Jó lenne, ha nem ez lenne a történet vége, hát majd meglátjuk!

Extra2: Személyes tapasztalat a BOSCH új rendszeréről

Elöljáróban megjegyezném, hogy én kifejezetten kedvelem a Bosch motorokat. Az új verzió ennek ellenére valahogy még nem lopta be magát a szívembe. Pedig a sokkal szebb design és a prospektusban olvasottak alapján még nagyon tetszett, de a próbák valahogy nem igazolták számomra a külsőn kívül a fejlődést.

A legelső modell például darabosan működött, kifejezetten érzékeny volt a pedálozás egyenletességére, érezni és hallani lehetett, amikor be- illetve kikapcsolt, ami nem a kifinomult működés jele. Kipróbáltam hát rögtön egy másikat, az meg gyengébbnek, erőtlennek érződött a tavalyi modellhez képest, a tesztrámpán nekem is rendszeresen tekernem kellett, hogy felérjek. A harmadik már jobb volt, de még mindig nem okozott olyan élményt, mint amikor először kipróbáltam a Bosch jelenleg kapható motorját. Még további 4 Bosch rendszerű bringát is leteszteltem és mindegyik kicsit másképpen viselkedett. A félreértések elkerülése végett, nem azt mondom, hogy rossz lett volna, de a Bosch új rendszerétől többet vártam a korábbi nagyon kedvező tapasztalataim alapján.



Tapasztalataimat megosztottam a Bosch szakembereivel, és ők megerősítették feltevésemet, miszerint a különféle gyártók kerékpárjaiba szerelt Bosch motorok nem ugyanolyanok a rásegítés karakterisztikáját tekintve. Mivel az eltérő modellek más-más felhasználásra, eltérő igények szerint készülnek, ők a kerékpár gyártók egyedi kérései szerint programozzák fel a motorjaikat, így ne csodálkozzunk, ha nem ugyanúgy viselkedik egy Bosch motorral szerelt Pegasus, Kalkhoff, KTM vagy éppen Kettler márkánév alatt kijövő trekking, monti vagy éppen city pedelec.

A megtapasztalt kisebb működési hibákkal (pl az egyik bringa kijelzője a motor aktuális rásegítésének mértékét nem mutatta, csak a rásegítési fokozatot) kapcsolatban megnyugtattak, hogy ezek még nem a végleges darabok, de mire a 2014-es modelljeik kaphatóak lesznek, addigra minden zavaró szoftveres és mechanikus hibát kijavítanak. Úgy legyen!

Ez nekünk magyaroknak azért is fontos lenne, mert ha valaki nem tudná, a Bosch motorokat Magyarországon gyártják. Nem mindegy, hogy mennyire lesznek sikeresek!