



Szerző: Karlovitz „Pupu” Kristóf

Kalkhoff
my bike...

Két világ között

Nem egyszerű bicikli, mert motorja van, de nem is motorkerékpár, hiszen bicikli – két világ között ver hidat a Kalkhoff Pedelec-rendszerű trekking gépe. Példáján jól tanulmányozhatjuk az Európában rohamosan terjedő új divatjárművek jellemzőit

Először is: miért menetpróba és nem teszt? A műfaji megkülönböztetés oka, hogy a cikk írásakor (2012.július) egyetlen példány létezett Magyarországon a típusból, az sem bemutató darabnak, hanem eladásra szánva, így nem jöhetett szóba olyan időtartamú és távolságú igénybevétel, amelyre az akku többszörös lemerítéséhez és feltöltéséhez, a hatótáv alapos kiméréséhez szükség lett volna. Így vegyesen szerepelnek majd tapasztalatok és feltételezések.

Készült Németországban

Manapság, bármilyen márkanév legyen biggyesztve egy termékre, elsőnek azt nézzük, hogy nem gyermekmunkával, valami kínai dzsunkán összedobott gagyiról van-e szó. Nos, a Kalkhoff, csengjen neve mifelénk bármily ismeretlenül (bevallom, én most hallottam róla először), patinás német márka, amely több mint 90 éve működik, és jelenleg Németország első-, illetve Európa harmadik legnagyobb bringagyártója, komoly pozíciókkal a komfort- és elektromos kerékpárok szegmensében. Gyártmányait kizárólag odahaza állítja elő, ennek felel meg az anyag és a kidolgozás minősége éppúgy, mint a komponensek összeválogatása és a vételár.

Honlapja szerint a Kalkhoff egyedül villanybringából 42 típust hoz forgalomba, de ez a szám nem lehet teljes, hiszen például a most tárgyalt Agattu a cikk írásakor még csak női vázzal van feltüntetve, a mi kivitelünk nem szerepel köztük, lévén egészen új. Az elnevezést illetően bizonytalanságban maradunk, a neten annyit tudtam meg, hogy így hívják az Aleut-szigetek hegyes-mocsárerdős egyikét, amely utak hiányában nemcsak kerékpározásra tökéletesen alkalmatlan, de a cudar klíma és a szűkös lehetőségek miatt jószerivel megtelepedésre is. Amitől persze aszfalton még működhet remekül az Agattu, mint ahogy működik is.

Szemrevételezés

Jellegét tekintve a Kalkhoff Agattu kiránduló-és városi bringa, komplett felszereléssel. Első teleszkópjával és rugós nyeregcsövével simán megy kockakövön, jól veszi a kátyúkat, gumijának mérete és mintázata megfelel enyhe földútra; világítása, sárvédője és csomagtartója mindennapi használatra. A láncvédő jóvoltából rendes ruhában is rá lehet ülni. Tenyérbe simuló kormányfogantyúja és puha nyerge eléggé kényelmessé teszi, a testtartás ugyanakkor nem szegül ellene a sportosabb hajtásnak. Jó kompromisszum, akinek ez az egy bicikije van, járhat vele munkába és kirándulni.

Meggusztálva a részleteket elégedettek lehetünk. Szépek a hegesztések, jó minőségű a fényezés, rendes az összeszerelés. A legrázósabb úton sem zörren meg semmi. Ennek ellentétele nemcsak a vételárban nyilvánul meg, hanem a 23,4 kilós súlyban is, amely, valljuk be, mintegy tízzel van túl azon a határon, ahol még élvezet felbringázni egy-egy emelkedőn. Ám semmi baj, mert e tömeg és ár részben az elektromos hajtóműből adódik, amely mintha megfordítaná a gravitáció irányát: örökös lejtőn kerekezünk.



A Bosch hajtómű

A rendszer elemei a motort, a fogaskerék-áttételt és az elektronikát tartalmazó egység, az akku, a műszer és az érzékelők. Elöl csak egy láncfányér van, 42 foggal, és szabadonfutóval kapcsolódik a tengelyhez. Minek? Két okból. Egyrészt így a motor nem forgathatja a pedált gyorsabban, mint a bringás szeretné, másrészt nélküle nehéz lenne elinduláskor „11 órás” pozícióba fordítani a pedált, így viszont nagyon könnyen jár. A rendszer sajátossága továbbá, hogy mivel a motor nem a kerékagyban van, lejtmenetben nem forog, így nem működhet lassítófékként, illetve akkutöltő generátorként (nincs energia-visszanyerés).



A Pedelec-rendszerű (Pedal Electric Cycles) kerékpárok rásegítése a szabályok szerint csak 25 km/óraig működhet, efelett egyedül a bringás hajt. Valószínűleg sokan érzik ezt ostoba túlszabályozásnak, hiszen vízszintes úton pillanatok alatt elérjük a limitet, aztán ugyanúgy dolgozhatunk, mint egy közönséges bicajon.

Csak zárójelben, mivel nem a tesztelt típusról van szó: a Pedelec-S rendszer, amilyent gyárt a Bosch is, 45 km/óra van határolva, de ehhez Németországban már típusbizonyítvány, biztosítási rendszámtábla (piros karakterekkel) és mopedes jogosítvány kell. Az ilyen gép csak mopedeknek engedélyezett kerékpárúton közlekedhet. Sima Pedelec biciklin viszont nem kötelező a sisak, a jogosítvány és a biztosítás.

Az akku súlya 2,5 kiló. Öt zöld fénydióda jelzi töltöttségét. Teljesen lemerült állapotból 2,5 óráig tart a feltöltés. Hogy ez mennyi időre elég, az üzemmódtól is függ, amelyet a műszeren állíthatunk be, az Eco, a Tour, a Sport és a Speed közül választva. Ebben a sorrendben nő a rásegítés, illetve csökken a hatótáv. Míg ezt az elöl található „mode” gombbal választjuk ki, a felénk eső két nagy gomb fel-, illetve le-nyílával három fokozatban lehet finomabban szabályozni. A bal perembe süllyesztett gomb „info/reset” a szokásos kerékpár-műszer funkcióké, a jobboldali a világításé. A teljes elektromos rendszer kikapcsolható az akkuháza nyomógombjával, de ekkor a műszer sem „él”.



A kulcsra zárt, a tulajdonosnak könnyen, másnak nem levehető akkunak látom egy vagyonbiztonsági előnyét: ha a bringát odalakatoljuk valahová, az akkut pedig magunkkal visszük, az csökkenti az ellopás esélyét, illetve, ha mégis megtörténne, a kárát...



Egy kör Szentendrén

Budakalásztól Szentendrétől akár ki lehetne kapcsolni a rendszert, lévén a táj lapos, és megállásokra nincs szükség. A városkában már jól jön a rásegítés, akku-kímélő Eco módban. Komolyabb nyúzásra egy erősen emelkedő, kockaköves burkolata miatt a gördülési ellenállást megnövelő utcában kerítettünk sort. Eco: érezhető, de nem komoly a segítség. Tour: a járókelők bámulatától kísérvé robogok fölfelé. Sport: előzni készül az autós, de meglepetve tapasztalja, hogy nem tud, de nincs is miért, kocsival sem lehet száguldozni ott. Speed: hohó, dőljek csak jobban előre, emelgeti az első kereket! Na, ezért az élményért ülnek e-kerékpárra az emberek! Nagy vicc flegma pózával elhúzni egy kiguvadt szemmel pedálozó biciklista mellett...



Kis kiruccanásunk 21 kilométeres volt. A végén a következő hatótávot mutatta a műszer az egyes módokban: Eco 96 km, Tour 78 km, Sport 73 km, Speed 65 km. Ez arra a reményre jogosít, hogy az akku kapacitása elegendő egy átlagos kirándulásra, még inkább munkahelyi ingázásra.



Mihez képest?

A Kalkhoff Agattu ára (725.000,- Ft) hallatán rendszerint elszörnyednek az emberek: bicikliért ennyit kiadni...?

Ne vitatkozzunk velük, igazuk van. Egy városi- és túrabicikliért irreálisan sok ez. Hát egy autó-kiváltó járműért? Hiszen a jellemző Pedelec-felhasználó nem bringáról ül át, hanem autóból, BKV-ról, mert megsokallta a költségeket, illetve a tömegnyomort. Autóhoz képest már egészen más az ábra. Filléres guruló költségével hamar kifizetődik az e-bringa, és csökkennek, elmaradnak járulékos kiadások is, például a parkolásé, műszaki vizsgáké. Be lehet vinni a házba. Nem kell hozzá jogosítvány. Tilos balra kanyarodni? Átmegy a zebrán. Szóval olyanoknak is adja a kerékpár előnyeit, akik már vagy még nem kerékpároznak. A vérbeli bringásoktól pedig kéretik nem lenézni őket. Otthon hagyták a kocsijukat, mindenki jobban elfér, tisztább levegőt szív.

Karlovitz „Pupu” Kristóf



Adatlap Kalkhoff Agattu E Activity

Váz: Kalkhoff alumínium

Hátsó rugózás: nincs

Teleszkóp: Kalkhoff SR cSuntour NEX 4610

Kormánycsapággy: Cartridge System

Kormányszár: Concept SL 5, állítható szögállású

Kormány: Concept SL 5

Üléscső: Glide Post Moderne, rugózó

Nyereg: Selle Royal Freccia

Első kerék: Shimano GH3N30 agydinamó, Concept felni, Continental EcoContact 28 x 1.6-os gumi

Hátsó kerék: Shimano Deore agy, Concept felni, Continental EcoContact 28 x 1.6-os gumi

Fék: Magura hidraulikus peremfék-garnitúra

Hajtás: Bosch Pedelec hajtásrendszer, 35 V, 250 W, 50 Nm, lítiumion akkumulátor 10INR 18/65-4, 36 V, 8,0 Ah, 288 Wh, Bosch műszer/vezérlőegység a kormányon, négy móddal (Eco, Tour, Sport, Speed), ezeken belül három fokozattal. Elméleti hatótáv 40-140 km. Első láncmányér 42 fog, hátsó sor 9 fokozatú, fogsámok 11-12-14-16-18-21-24-28-32, hátsó váltó Shimano Deore LX, váltókar Shimano Deore, lánc Shimano HG, szabadonfutó a hátsó agyban és a hajtóműben, „no name” taposó pedál

Tengelytáv: 1100 mm

Súly: komplett kerékpár 23,4 kg, akkumulátor 2,5 kg, töltő 1 kg

Szerelvények a tesztelt kerékpáron: sárvédők, csomagtartó, pumpa, Busch & Müller első és hátsó világítás

Ár: komplett kerékpár 725.000,- Ft

Garancia: 2 év a vázra, 1 év az akkumulátorra

Forgalmazó: Annyira Más Bringabolt (<http://ambringa.hu>).