**Informacja prasowa**

**Rower elektryczny, czyli „to samo nie jedzie”**

**Często myli się je z motorowerami. Rzeczywistość jest jednak inna – rowery elektryczne to w zdecydowanej większości rozwiązania typu pedelec, gdzie wspomaganie ma charakter asysty i bez pedałowania rowerzysta daleko nie zajedzie. Z roku na rok e-rowery zdobywają sobie coraz więcej zwolenników, a w niektórych krajach ich sprzedaż sięga setek tysięcy sztuk w skali roku.**

Szacuje się, że w skali całego 2015 r. w samej tylko Europie nabywców znaleźć może nawet 3 mln sztuk e-rowerów. Największą popularnością cieszą się w Niemczech, gdzie rocznie sprzedaje się ich ok. 400 tys. W Polsce tymczasem popyt na jednoślady ze wspomaganiem elektrycznym jest na razie wielokrotnie mniejszy.

**Najpopularniejszy pedelec**

Jak mówi Ireneusz Miśkowiec, menedżer ds. sprzedaży i produktów w Kreidler Polska, bezspornie najczęściej spotykanym rodzajem roweru elektrycznego jest tzw. pedelec (skrót od angielskiego „pedal electric cycle”), w którym wspomaganie ma charakter asysty.

„*Dotychczas nie przyjęto jeszcze na świecie jakiejś jednolitej definicji czy klasyfikacji dotyczącej rowerów elektrycznych. Z reguły jednak decydujące znaczenie odgrywa sposób działania systemu – za podstawowy warunek, dzięki któremu dany sprzęt uznać można za e-rower, uznaje się zazwyczaj to, czy po prostu można jechać na nim, opierając się na sile własnych nóg*” – tłumaczy Ireneusz Miśkowiec.

W rowerach typu pedelec, które wyraźnie dominują na rynku, wspomaganie elektryczne jazdy możliwe jest tylko do momentu osiągnięcia prędkości 25 km/h. Ich ważną cechą jest to, że maksymalna ciągła moc znamionowa – wytwarzana przez silnik – nie przekracza 250 watów. Mniej popularnym typem są modele s-pedelec, gdzie „s” odnosi się do angielskiego „speedy” lub niemieckiego „schnell”. Rowery te mają mocniejsze silniki (ponad 250 watów), a asysta w ogóle nie jest limitowana prędkością albo górne ograniczenie jest dużo wyższe niż 25 km/h (przeciętnie limit wynosi 45 km/h). Warto pamiętać, że w polskim prawie rowery s-pedelec traktowane są niczym skutery i podlegają rejestracji.

Inaczej działają e-rowery typu PoD (skrót od angielskiego „power-on-demand”). Mechanizm sprowadza się do tego, że silnik można włączyć praktycznie w każdej chwili – na żądanie rowerzysty. W takim stanie nie ma potrzeby pedałowania. Taki rower jednak może nadal służyć jako klasyczny jednoślad. Istnieją także hybrydowe rowery elektryczne, które łączą w sobie cechy typu pedelec oraz mechanizmu PoD.

**O czym warto wiedzieć?**

Z wyglądu rower elektryczny nie różni się wiele od tradycyjnych modeli. Praktycznie jedyną nową cechą jest napęd elektryczny. Z powodu obecności dodatkowych elementów, czyli e-napędu (bateria oraz tzw. komputer pokładowy), waga roweru elektrycznego to przeciętnie ponad 20 kg.

„*Kilka dodatkowych kilogramów wagi wpływa na jazdę. Przesiadając się na rower ze wspomaganiem elektrycznym, trzeba zwrócić uwagę na hamowanie, które powinno być bardziej uważne.* *Jeśli wsiadamy na e-rower miejski, to najpewniejszym rozwiązaniem w takich przypadkach jest jednoczesne używanie hamulca ręcznego oraz nożnego. Przy zakupie roweru elektrycznego warto również zwrócić uwagę na to, w jaki system hamulcowy rower został wyposażony. Markowe rowery z reguły mają hamulce odpowiednio dobrane do nieco większej masy roweru. Myślę tu przede wszystkim o większej średnicy tarcz hamulcowych lub o szczękowych hamulcach hydraulicznych. Druga ważna rzecz to sprawa rozkładu ewentualnych bagaży – jeżeli przewozimy coś na bagażniku, upewnijmy się wcześniej, że ładunek jest odpowiednio równomiernie rozłożony*” – radzi menedżer ds. sprzedaży i produktów w Kreidler Polska.

Przeważnie bateria montowana jest na bagażniku rowerowym, chociaż coraz częściej można spotkać modele z akumulatorem odpowiednio przymocowanym do ramy albo rury podsiodłowej. Silnik (jednostka wspomagająca) natomiast umiejscowiony jest zazwyczaj w środku – w takiej sytuacji środek ciężkości położony jest nisko.

Aby w pełni naładować baterię o przeciętnej pojemności na poziomie 300-400 Wh, potrzeba średnio od 2,5 do 3,5 godzin. Co ważne, żywotność wykorzystywanych w e-rowerach baterii to ok. 500 cykli ładowania – potem ich osiągi ulegają pogorszeniu.

Nowoczesne systemy elektryczne umożliwiają wspomaganie o różnej mocy. W efekcie na jednym doładowaniu, czyli do wyczerpania baterii, można przejechać średnio od 70 do nawet ponad 180 km. Później rowerzysta musi już zdać się tylko na siłę własnych nóg.

„*Rynek e-rowerów jest dosyć zróżnicowany, a oferta szeroka. Ceny kształtują się na poziomie od kilku do kilkunastu tysięcy, na co wpływają m.in. wykorzystane w rowerze komponenty oraz jakość napędu. Co warte zaznaczenia, we wspomaganie elektryczne wyposażane są obecnie również rowery górskie, crossowe i trekkingowe, chociaż jeszcze całkiem niedawno takie systemy były kojarzone niemal wyłącznie z rowerami miejskimi*” - podsumowuje Ireneusz Miśkowiec.