

Porovnanie CROSCO B-LINE s konkurenciou

V tejto časti prezentácie svojho produktu zvyčajne výrobca resp. predajca „objektívne“ vyzdvihuje svoj produkt do nebies a nenápadne „haní“ resp. „objektívne znižuje“ podobné produkty na trhu. My s tým máme reálne problém!

Nielenže si konkurenciu nesmierne vážime a nepovieme o nej „zlého slova“ ale máme problém porovnávať keďže CROSCO B-LINE reálne konkurenciu na trhu nemá!

Väčšina zákazníkov pri zvažovaní kúpy motokolobežky CROSCO úplne legitímne porovnávať chce a reálne porovnáva CROSCO s elektrobicyklami (eBike) alebo s tými maličkými skladacími benzínovými alebo elektrickými „motorizovanými kolobežkami“ z východoázijskej produkcie s maličkými 10-11 palcovými kolesami. Zámerne neuvádzame značku nakoľko ich je viac skoro identických a označujú sa ako kolobežky aj keď my sa s tým nestotožňujeme nakoľko sa na nich „kolobežkovať“ (s vypnutým motorom) vôbec nedá! A porovnávať CROSCO s mopedmi a motorkami nemá zmysel – to je úplne iná kategória (výkony, legislatíva, „papiere“...)

Pokúsime sa však aspoň naznačiť čo si má zákazník pri rozhodovaní prioritne všimnúť ak nechce urobiť rozhodnutie ktoré by neskôr mohol ľutovať. Zameriame sa tu na dostupné technológie a nie značky..

V prvom rade si treba jasne definovať kto bude na stroji jazdiť, kam, kedy, aký dojazd požadujem na jedno nabitie / doplnenie paliva, aké mám finančné možnosti (kúpa, servis), ako som technicky zručný (bežná údržba, základný servis) ale hlavne či sa chcem/potrebujem pohodlne bez námahy voziť alebo chcem/môžem naďalej športovať (pedálovať) s nejakou reálnou pomocou motora.

Ak chcem robustný, pevný a bezpečný stroj čo niečo vydrží, chcem jazdiť aj po verejných komunikáciách (obec, medzimesto) ale aj v ľahšom teréne (poľné či lesné cesty) a nebáť sa aj kopcov, mať maximálnu úroveň bezpečia ale aj pohodlia a zároveň chcem minimalizovať náklady na kúpu či následný servis musím veľmi dobre zvažovať ktorou cestou sa pri výbere uberať.

Takisto je dôležité aspoň v kocke poznať naše zákony ohľadne motorových/nemotorových vozidiel aby som sa nedostal do problémov. Je treba vedieť aj to že pri elektrických bicykloch/kolobežkách platí že (na cesty legálny) eBike/kolobežka nesmie mať elektromotor silnejší ako 250W, že môže fungovať (byť v zábere) iba keď sa pedáluje (platí pre eBike), že jeho výkon sa musí postupne znižovať so zvyšovaním rýchlosti a musí úplne vypnúť pri rýchlosti 25km/hod. Takisto treba vedieť že výrobcami uvádzané dojazdy pri eBikoch sú podmienené pedálovaním takže ten údaj (v desiatkach km!) je veľmi imaginárne číslo a navyše závisí od typu, kapacity, veku a stavu používanej batérie.

Bavíme sa tu reálne o dvoch technológiách pohonu na trhu – elektrický a benzínový. V zmysle našej legislatívy platí aj to že eBike či motorová kolobežka je nemotorovým vozidlom (kategória V) vtedy ak bez použitia osadeného pomocného motora (vypnutý) je možné plnohodnotne jazdiť na danom vozidle pomocou ľudskej sily – bicykel pedálovaním, kolobežka odrážaním jednou nohou v sede či v stojí. To znamená že ak sa nedá normálne bicyklovať resp. kolobežkovať nepatrí stroj do tejto kategórie a nemôže na cesty (resp. môže aho po homologizácii ako skúter/moped VP, TP, STK, PzP, atď... ale to sme už inde...)

Pri elektro pohone si treba byť vedomý toho že po úplnom vybití batérie trvá hodiny kým sa batéria opäť nabije doplna – a treba mať samozrejme poruke dostupnú zásuvku 230V... Súčasné technológie už sprístupnili aj silné a kvalitné batérie pre použitie v obdobných dopravných prostriedkoch, treba však vedieť že niečo stoja, že ich kapacita v čase klesá, že ich bude treba časom vymeniť a to si vyžaduje

nemalú investíciu rádovo v niekoľkých stovkách EUR. A treba vedieť aj to že vymeniť silnejšiu namiesto slabšej, novú namiesto starej, ľahšiu namiesto ťažšej či menšiu namiesto väčšej nie je vždy možné pokiaľ nejde o ten istý design, výrobcu a elektrické riešenie (riadiaca jednotka, nabíjačka...).

K benzínovým riešeniam treba pripomenúť aj to že pri dvojtaktných benzínových motoroch treba miešať benzín s olejom čo nie každý chce či zvláda. Takisto platí aj to že tzv „dvojtakty“ sú značne hlučné, emisie z výfuku aj patrične cítiť, sú zvyčajne vysokootáčkové čo definuje aj potrebu častejšieho servisu či obmedzenú životnosť motora a palivo nedoplníte hocikde a hocikedy pokiaľ nemáte pri sebe príslušný olej.

V neposlednom rade treba vedieť aj to že čím je na jednostopovom dopravnom prostriedku predné koleso menšie znižuje sa aj miera bezpečia jazdca, t.j. pri maličkých 10-11 palcových kolesách hrozí nebezpečenstvo „zaseknutia“ predného kolesa do malej prekážky/nerovnosti na vozovke resp. na poľnej/lesnej ceste. Zažil som to a neprajem nikomu....

No a pokiaľ má vozitko tohto typu sedlo to musí byť pevné a stabilné – inak sa o bezpečí hovoriť nedá. Pri eBikoch to je vyriešené štandardným cyklo systémom rámu a sedla ale u tých „malých kolobežiek“ to stojí za pozornosť!

Skúsím zhrnúť pravdepodobné pohnútky a úvahy záujemcu:

Ak sa chcem voziť kdekoľvek - po cestách ale aj v prírode, vytiahnuť v pohodičke bez akejkoľvek námahy aj k kopce, mať stroj čo sa nepokrúti/nepoláme aj keď mám poriadne nad 100kg, mať minimálne prevádzkové náklady (pod 2€/100km), môcť si mašinku upraviť resp. rozšíriť doma a sám o bežne dostupné cyklo komponenty na trhu, vedieť a môcť si urobiť prevažnú časť servisu aj sám doma, mať dojazd neskutočných 150km na jednu dvojlitrovú nádrž a vedieť doplniť nádrž do 100% za pár sekúnd, či byť moderný a zároveň ekologický mám vážny problém čo si z ponuky trhu vybrať...

Čo vyšlo Vám/Tebe?

... nám reálne vychádza **iba CROSCO!**