

{BIKE TEST}

ROCK MACHINE GRAVELRIDE INT E700 DI2

Rychlosť, pohodlý a styl

Text: Ondřej Vysypal, Pavel Nekvinda, foto: Jan Reiner, Petra Reinerová

Co bylo ještě před několika lety pouze představou z říše fantasy, to je dnes již realita. A jestliže si tehdy vyznavač gravel biků tajně představoval svůj stroj se zatočenými řídítka a objemnými pláště vybavený nějakým silným a spo- lehlivým motorem a baterií ukrytou uvnitř rámu, tak dnes už to není pouhý sen, ale skutečnost. Elektrické gravely se množí jako houby po dešti skoro s podobnou intenzitou, s jakou přibývají silniční kola s elektrickými pohony. Nehovoříme tu pouze o světových brandech, neboť pozadu nestojí ani domácí značky a výrobci. Například Leader Fox už svůj e-gravel Runner s motorem Fazua má v nabídce delší dobu. Značka 4EVER model Engrave se zadním nábojovým motorem FSA zařadila do kolekce jak v klasickém provedení s „berany“, tak v provedení Engrave Flat s rovnými řídítka. A nyní elektrický gravel najdeme také v portfolio značky Rock Machine.

Roční pojistění
proti zničení
nebo krádeži:



7 695 Kč





GRAVELY JSOU V TRENDU

Kopřivnický výrobce udělal na klasických bezmotorových gravelech v poslední době spoustu práce. Vylepšil geometrii a přiblížil ji od asfaltu a výkonnostní cyklistiky více k lesu, do lehkého terénu a na hladké traily. Samozřejmě s přihládnutím k požadavkům na pohodlí, všeestrannost a univerzalnost a také na příval skvělých zážitků a adrenalinu. Není proto divu, že jsme se na model Gravelride velice těšili. Zvlášť když byla jako pohon zvolena motorová jednotka Shimano EP8, kterou dobře známe z horských elektrokol.

Na testování jsme dostali skutečně špičkovou verzi „v plné palbě“ včetně teleskopické sedlovky a elektronického řazení, ale k tomu se ještě dostaneme. Nyní nás zajímá rám, jenž nese typický trailový rukopis značky a nezapře inspiraci koly Rock Machine do terénu. Rozhodně má tento e-gravel blíže k MTB než k silnici, ale o tom přece je celé toto odvětví „štěrkoletů“, není-liž pravda? Zásadní je tudíž pohodlí a tak akorát vyvážená jezddecká pozice, která je kompromisem mezi uvolněným posedem a přílišným sportovním naťazením. Dále jsou pro filozofii tohoto stroje klíčovými veličinami obratnost a hravost, kterých zde máme přehršel.



V kokpitu je těsně.



Motor je chráněn krytem.



Čisté křívky zadní patky.

Potom i schopnost držet směr a poradit si s nerovnostmi, o což se stará geometrie a rozvor, odpružená vidlice a hlavně všeodpoůstějící a bohatě dimenzované pneumatiky s šírkou 50 mm. Trochu nás to nutí zvolat: Dobrý Bože, ty to vidíš, je toto ještě vůbec gravel?!

PROPRACOVANOST A INTEGRACE

Podíváme-li se na rám v detailu (včetně toho, že se ihned zamílujeme do mentolovo-tyrkysového odstínu, navíc vkusně dotaženého stříbrnými a černými linkami), zaujme nás na první pohled agresivní sloping horní trubky, která plynule přechází do zadních vzpěr. Vidíme zde totožné detaily jako na pevných horských elektrokolech Rock Machine, takže víme, že rám je sice nízký a subtilně vyhlížející, ale přitom pojme i vysokého jezdce, který se na něm bude cítit dobré. Zásadní místa a spoje v rámovém trojúhelníku jsou patřičně provářena a zpevňena. Na rámu nechybejí montážní otvory pro uchycení držáku na lahev na sedlové trubce a také pro upevnění brašny, případně druhé lahve v horizontální pozici nahore, na rámové trubce v její přední části. Šíkmá spodní trubka dostatečného průměru se stará o tuhost rámu a také se v jejích útrobách ukryvá

akumulátor Darfon pohánějící středový motor Shimano. Výjmout jej lze z rámu poměrně jednoduše, a sice po odjištění a vyklopení plastového krytu. Pohon je zakomponován do středu rámu a díky své subtilní konstrukci nijak nevyčnívá ani netrčí. Zespodu a zepředu je chráněn plastovým krytem, jenž navazuje na křivku spodní rámové trubky. Hadička zadní brzdy i kabely k motoru a k zadní přehazovačce jsou vedeny úhledně vnitřkem rámu a tato integrace přispívá k čistému vzhledu e-biku. Najdeme zde na míru udělanou ochranu spodní řetězové vzpěry a také zarázku BlockLock, která zamezí vyvrácení řídítka a případnému poškození rámu při pádu. Každý majitel takového stroje bude nutně pošilhávat po dalším příslušenství, a tak mu udělá radost integrovaný decentní přední blatníček. Díky přípravě na montáž nosičů a dalšího vybavení si pak může svůj stroj doladit přesně podle svých představ a potřeb.

NECHTE SE ROZMAZLOVAT

Co se týče komponentové skladby, již jsme zmínili středový pohon Shimano EP8, který do rámu skvěle zapadá. Spojen je s integrovanou baterií o kapacitě 504 Wh, což je pro potřeby sportovního a svižnějšího svezení na takovémto stroji dostatečná kapacita. Ještě se k tomu dostaneme při hodnocení jízdních vlastností, ale rozhodně zde dáváme přednost menším rozměrům akumulátoru a nižší hmotnosti celku, neboť nejvyužívanějšími režimy přípomoci budou ve většině případů

nejspíše módy Eco nebo maximálně Trail. Větší a těžší baterie by tedy byla spíše nadbytečná. Z kvalitního osazení dále musíme vyzdvihnout gravelovou sadu Shimano GRX s elektronickým řazením Di2. Jedenáctirychlostní systém nabízí dostatečný rozsah od nejtěžšího převodu 44×11 zubů až po příjemný stoupací vyprošťovák 44×45 zubů na nelehčí převod. Ve spojení s motorem na tomto typu elektrokola více nepotřebujete. Elektronická sada řadí jistě, velmi jemně, rychle a naprostě přesně. Řazení je napájeno přímo z baterie, takže jediným strašákem pro milovníky delších expedic může být to, že vybijí baterii úplně do nuly a ani zůstatková kapacita nedovolí přeřazení. Případně se baterie v mrazu při nízké kapacitě zkrátka sama vypne a najednou máte zařazeno a už to nezměníte. Je tedy potřeba dojet domů na převod, jenž je zrovna k mání... Ovládání přehazovačky je na pravé brzdové páce, což je kombinace, kterou známe ze silničních kol. Levá brzdová páka má také řadicí páčky, ale ty neslouží k ovládání přesmykače (protože tento e-bike má pouze jeden převodník), ale fungují jako ovladač motoru pro změnu režimů přípomoci. Je potřeba si jemně páčky osahat, a zejména v zimních rukavicích získat grif pro jejich přesné ovládání. Z hlediska ergonomie se však jedná o špičkové provedení, které se Shimano povedlo. V kombinaci s dobře padnoucím obloukem řídítka je variabilita úchopu dostatečná a nabízí změnu polohy podle stylu jízdy i druhu terénu.



Na prudká stoupání je to přeborník!

NECHYBÍ TELESKOP

Z dobře zvolených komponentů jsou to pak povedená kola od WTB s dostačně širokým ráfkem, aby se na něm optimálně rozložil běhoun 50milimetrových pláštů od stejné značky. Zpočátku nám ten rozměr přišel až moc masivní, ale po pár kilometrech jsme přišli na chuť většímu objemu, jenž dobře odvaluje po asfaltu nebo hladké šotolině a současně dokáže pohltit jemné nerovnosti a také bez odmlouvání absorbovat případnou jezdeckou chybu na kamenech nebo kořenech. Třešinkou na dortu výbavy je pak teleskopická sedlovka ovládaná páčkou z řídítka. Funguje dobře a její zdvih 100 mm je přesně to, co na univerzálním elektrokole tohoto typu využijete.

NASTAVENÍ

Prvního svezení jsme se skutečně nemohli dočkat a už jen pohled na zajímavý stroj s dostatečně explicitní a výmluvnou výbavou nenechá jezdce v klidu. Po prvním ohmatání kokpitu jsme lehce o pár milimetrů pootočili řídítka v představci směrem nahoru, protože se nám zdála moc utopená dolů a páky nepřirozeně propadlé. Při úpravě kokpitu na silničním, tedy i gravelovém kole je potřeba dbát na precizní dotažení řídítka v představci, ať už podle citu a zkušeností anebo nejlépe podle momentového klíče. Pořádně utáhnout se musí kvůli tomu, aby



Perfektní ergonomie kokpitu.

pevně držela a neklesla dolů při nějakém skoku anebo drcnutí o nečekanou nerovnost, když se jezdec drží nahore za páky a hmotnost je více na přední vidliči. Takto spadlá řídítka už se za jízdy nedají vrátit zpět a je potřeba zastavit a upravit jejich pozici pomocí nářadí.

JÍZDA

Motor se zapíná na spodní straně šikmé trubky nad baterií, a sice stiskem gumového tlačítka. Musíme přiznat, že se nám kvůli nedokonalému slícování tohoto dílu stalo (vlastně jsme to zpozorovali už při přebrírání testovacího kola), že motor nešel zapnout. Proto nezbývá

než vyklopit kryt baterie a požadované zapínací tlačítko stisknout přímo, nikoli přes gumovou krytku. Protože se jednalo o první testovací verzi tohoto modelu, nepovažujeme to za žádnou vadu, hlavně že si jezdec může poradit jiným způsobem. Teleskopická sedlovka fungovala při nízkých podzimních teplotách trochu ztuha a bylo vždy potřeba ji rozchudit a pákrát vysunout a zasunout, potom už nebyl žádný problém. Tolik připomínky hned na úvod našich jízdních zkušeností, neboť nyní následuje už jenom chvála a příval pozitiv a kladného hodnocení.

Pro jezdce neposkvrněného silniční cyklistikou a zatočenými řídítky je svezení na gravelu zážitkem, raritou, a bud to přijme a bude se mu taková jízda líbit, anebo poděkuje a zase se v poklidu vrátí na horské elektrokolo s rovnými řídítky. Kdo ale má k jízdě na silničním nebo cyklokrosovém kole blízko, případně už dávno propadl kouzlu klasických gravelů, ten musí být tímto strojem naprostě uchvácen! Nekonečné možnosti i v nejtěžším a dosud započítaném terénu, jenž díky podpoře motoru a macatým pláštům zdoláte jedna radost! Na klikatých cestičkách a lesních pěšinách se pak dá díky obratnosti stroje a ochotě zátačet rozputat pravé e-bikové rodeo, při kterém můžete vykružovat oblouky a klopenky anebo hledat zkratky přes drncavé úseky, klidně se zahrnutím kamenů

ROCK MACHINE GRAVELRIDE INT E700 Di2

Cena: 129 990 Kč

Rám: slitina hliníku Alloy Al-6061 T6 Custom tubing, geometrie Gravel Fun

Hlavové složení: Acros AZX-251, tapered, BlockLock proti protocení řídítka a poškození rámu při pádu

Vidlice: vzduchová Rock Shox Rudy, zdvih 40 mm

Motor: Shimano EP8, 85 Nm (36 V, 250 W)

Maximální navýšení síly jezdce: v režimu Boost až 400 %, v režimu Trail až 180 %, v režimu Eco až 60 %

Baterie: integrovaná Darfon, 504 Wh (36 V / 14 Ah)

Displej: barevný Shimano SC-EM800, Bluetooth

Aplikace pro nastavení a customizaci motoru: Shimano E-Tube

Nabíječka: Darfon 4A Smart plus charger

Max. rychlosť přípomoci: 25 km/h

Dojezd: až 120 km (ECO režim a v závislosti na hmotnosti jezdce, profilu trasy, teplotě a dalších vlivech)

Razení: Shimano GRX ST-RX815, Di2 11 rychlostí

Přehazovačka: Shimano GRX RD-RX815 Di2 Shadow Plus

Kliky s převodníkem: Shimano FC-EM600, 44 zubů

Kazeta: Shimano CS-M7000-11, 11–42 zubů

Řetěz: KMC X11eT Turbo Power

Řídítka: One1 Compact, průměr 31,8 mm

Představec: One1 Alloy, průměr 31,8 mm, 50 mm, 7°

Omotávka: Velo, protiskluzová a reflexní

Brzdy: Shimano GRX BR-RX810, kotouče 180/160 mm



Sedlo: WTB SL8 Comp

Sedlovka: teleskopická Kind Shock, RAGE-i, průměr 30,9 mm, zdvih 100 mm

Náboje: Shimano Tiagra, vpředu pevná osa 12 × 100 mm, vzadu pevná osa 12 × 142 mm

Ráfky: WTB ST i23, 32 děr

Pláště: WTB Venture TCS Light/Fast Rolling Tan Wall, 700 × 50 C

Dráty: Sapim Leader, Stainless Black

Velikosti: M, L a XL

Barva: lesklá mentolová/stříbrná a černá

Výrobce: www.rockmachine.us/cz

Distributor: www.cyklamax.cz

a kořenů. Zkrátka vyvádět vylomeniny, jen co snese 40 mm zdvihu přední vídlice a objem gravelových pneumatik. Skvělé brzdy s odvětrávanými destičkami zastavují spolehlivě a za každého počasí. Navíc vypadají velice prémiově. Naše extáze v terénu byla umocněna zčásti bahnitými podmínkami a občas hodně slizkými a uklouzanými zatáčkami, zčásti pak sněhovou nadílkou od zmrzlého podkladu až po mokrý a těžký sníh nebo břečku. V této škále povrchů jsme si užili své! E-gravel je na to skvělý společník a skutečně se můžete spolehnout na to, že si poradí. Po hladkém asfaltu pak jede svížně a na rovině se dá držet tempo ke třicítce a porádně tu strojovnu rozjet. Úžasná je na tom ta variabilita a možnost volby – už vás nebabí být v aerodynamické pozici na asfaltu mezi auty a čelit ledovému větru? Pak stačí využít nejbližší exit na pole nebo do lesa, skočit ze silnice na krajnici a z ní ven do volného terénu a klidně si zamýšlenou trasu zkrátit napříč krajinou. Pravda, taková zkratka sice vede hezčí a zajímavější cestou, ale vždy trvá o něco delší čas a téměř pokaždé skončí totálním zašpiněním kola a jezdce. Ale proto máme tak rádi zkratky, nebo ne?

Náš kamarád a spolupracovník **Jan Reiner** je fotografem cyklistiky a také špičkovým maratonským závodníkem, členem týmu Česká spořitelna – Accolade cycling team. Testování e-gravelu si užil a byl překvapen schopnostmi tohoto stroje v terénu. V rámci tréninku si podle svých slov naplně vyhrál se záteží využitelného pohonu anebo naopak na režim Eco nebo Trail při těžkých, silově využitelných úsecích ve zvlněném terénu, kdy se pohyboval víceméně na hranici 25 km/h anebo daleko za ní. S pomocí sporttesteru si pak dokázal plánovat a řídit kvalitní trénink i na takovémto elektrokole.

VERDIKT

Tento stroj má všechno, co má moderní elektrokolo mít. Není určen široké skupině uživatelů, už kvůli specifickému zaměření, ceně a prémiovému osazení. Ale jeho potenciál je obrovský – spojuje přijemný a svížný dopravní prostředek s atraktivou, moderním trendem a zábavou do jednoho. Dokáže zaujmout zanícené silničáře, přísné gravelisty, hobby bikery, rekreační výletníky anebo ty, co touží po dlouhých expedicích s plnou

bagáží. V nabídce značky je jeden dostupnejší a civilněji vyhlížející model Gravelride INT e500 Touring za 87 000 Kč určený spíše na turistiku, výlety a dojízdění, ale už s jiným motorem, užšími pneumatikami a menším faktorem zábavy v terénu. Možná bychom do budoucna uvítali ještě jeden „mezimodel“, sportovnější a terénně zaměřený Gravelride s levnější výbavou a mechanickou řadicí sadou, který by se pohyboval někde uprostřed současné nabídky, a to jak výbavou, tak cenou. ■

