



Unisex touring je sexy

text Lubomír Severin foto Michal Červený

Elektrifikace jízdního kola byla v dřevných dobách spojena především s myšlenkou doplnit sílu člověka, aby snáze překonával vzdálenosti. Postupně k nim přibýly i hory a doly, neboť e-kola důsledně kopírovala nabídku klasických kol.

Proto se v portfoliu modelů domácí značky Rock Machine objevuje pro letošní sezonu 62 e-biků. Zejména mladší generace cyklistů ji má více spojenou s vysokozdvihými gravity a trailovými modely a sportovními aktivitami v této oblasti.

Je z čeho vybírat

S respektem k původní myšlence vynechme tentokrát právě tyto modely a věnujme se elektrokolům jako dopravně-turisticko-sportovnímu fenoménu. Ten je u Rock Machine zastoupen celkem 31 modely v kolonce nazvané E-Tour. Kromě jednoho gravelu a jeho plně vybaveného klonu pro cestovatele, kterému jsme se zejména v anglo-saském světě ještě nedávno – jak se ukazuje celkem zbytečně – podivovali, obsahuje klasické hardtaily, jejichž větší valivý odpor a o něco vyšší hmotnost pomůže maximální výkon 500 W snadno překonat. Třebaže je to kategorie kol z nejprodávanějších, většině zákazníků by stejné služby, ale i s určitým bonusem, přinesla kategorie trekking, nebo možná výstižněji „cesták“.

V kolekci RM jej reprezentují řady Crossride v mnoha modifikacích, ale vždy s rámem s nízkým nástupem a od-

lišných barevných provedeních jako poznávací znak, zda se jedná o dámskou či pánskou variantu, dále dva modely Storm s rámem klasickým, opět dle vybarvení rozdělené na dvě poloviny lidstva, a pak také Storm s označením INT. Těch je pět, dva „holé“ INT e70, bez doplňků a opět ve dvou provedeních (tušíte správně, dámské a pánské), tři plně vybavené s rámem s nízkým nástupem. Mezi pánský a dámský INT e90 zařadil variantu unisex. A nebyl by to Rock Machine, aby si nepohrával s designem, zejména barvou. Metalická oranžová je skvostná, v šeru melancholická a důstojná, v plném slunečním svitu jasná, příjemně agresivní, nepřehlédnutelná. Oranžovou bychom na první dobrou přiřadili ženskému šatníku, pro muže není většinou první volbou, snad s výjimkou excentriků, ale v kombinaci s černou a stříbrnou na rámu je najednou více než přijatelná, a to nemluvíme o černé vyskytující se na dalších částech kola. Ale té zase není tak moc, aby odrazovala ženy. Příliš slov o barvě? A na co první padne váš zrak, když se blížíte ke kolu? A jaké ve vás vyvolá pocity barva, která je nikoliv módní, ale nadčasová? A v okolí? Vlk se nažral, koza zůstala celá, tady se unisex ukázal jako povedená myšlenka.

Možná lehce nepřehledný úvod popisu jen malé části kolekce e-biků značky dává tušit, že si lze vybrat skutečně podle velmi jemných vstupních parametrů, o to ale může být volba obtížnější.

All in jako dobrá nabídka

Základem a srdcem kola je rám, a to přes pochopitelnou první myšlenku uživatelů elektrokol – kolik to ujede. Spodní, a tady i jediná rámová, trubka není trubka, ale masivní šestiúhelníkový profil, který téměř celý obsáhne hlavovou trubku. Tady nemá rám žádnou šanci ukázat byt jen náznak poddajnosti. Těsně za ní vstupují do rámu hadičky s brzdovou kapalinou, řazení a kabel ovládacího panelu. Vše pospojováno, aby vedení zůstalo kompaktní, krytky jsou v rámu usazeny a na levé straně dokonce zajištěny malým imbusovým šroubem. V rámové „trubce“ je pod utěsněným krytem uložena baterie s kapacitou 504 Wh, do rámu se vkládá shora a je tak chráněna na rozdíl od opačně zvoleného umístění před nečistotami. Ve spodní části krytu jsou přehledné diody signalizující stav nabití.

Podobně robustní je středová partie, motor je v ní uložen horizontálně, což není dnes obvyklé, ale v této kategorii to má smysl. Jednak je díky tomu delší rozvor spíše plusem pro klidné a jisté jízdní vlastnosti, současně se vytvořil prostor pro snadný výstup a nástup, i pánská „pětačtyřicítka“ se jím snadno protáhne. Sedlová trubka je krátká, umožní jízdu i menším postavám a jsou na ní navařené úchyty na košík pro lahev.

Pohodlí a bezpečí, to jsou hodnoty, které by měla tato kategorie nabídnout, a pokud možno „na první dobrou“, bez nutnosti jejich výběru, montáže a v mnoha případech

- + kompletní výbava
- + uvolněný posed
- + funkce motoru
- + poměr cena versus výkon

- vyšší konstrukce rámu

improvizace. Storm v této specifikaci vás podobných starostí zbaví. Ocelové blatníky jsou dostatečně široké a odolné, připevněné na silných vzpěrách. Pro doplnění bočními taškami nebo košíkem na nákup slouží nosič, opět z tenkostěnných ocelových trubek. Tuhost těchto doplňků potvrzuje skutečnost, že je nosič v přední části upevněn přímo na blatník. Hliník či plast by takovou možnost nenabídl. Příjemným doplňkem je zámek na zadních rámových vzpěrách, po zajištění se zahryzne do výpletu a odradí nenechavce. Využití Stormu v nepříznivých světelných podmínkách umožní kompletní osvětlení, přední jsme – pravda – nevyzkoušeli v úplné tmě, ale jako signál protijedoucím vozidlům je nepřehlédnutelný, stejně jako zadní světlo integrované do blatníku. Kabel vedoucí k němu je umístěn uvnitř blatníku, nehrozí tak jeho porušení při jakékoliv manipulaci s kolem. Opak manipulace je klid, ten při odložení Stormu zajistí výškově stavitelný stojánek, na první pohled subtilní, ale spolehlivý.



Microshift není v oboru nováčkem, k japonskému gigantu je to funkční a u nás méně obvyklá varianta. To samé platí i o hydraulických brzdách Allhonga.



Přehledný displej Sport Drive může nejen dobíjet přes USB port, ale také zajistit kolo proti odcizení.



Díky uložení motoru je dost prostoru snadný výstup z kola. Další ochranou proti nedobrovolné změně majitele jsou integrované čelisti.



Nastavitelný stojánek klame tělem, s vahou kola si poradí bez potíží.



Rock Machine Storm INT e90-29

rám Alu 6061 **vidlice** RockShox Judy Silver, 100 mm **řazení/přehazovačka** Microshift 1x8 **kazeta** Microshift, 12-42 z. **brzdy** Alhonga AHJ, kotouče 160 mm **ráfky** WTB SX19 **pláště** WTB Ninline Comp, 29x2,25" **velikost** L **hmotnost** 26,8 kg **cena** 62 990 Kč **motor** Sport Drive 90 Nm **baterie** Sport Drive 504 Wh

V sedle

Čím Storm mate, je vlastně jen název, tady jízda nemá nic společného s bouřlivým projevem, zvláště, když byl nastaven v režimu Relax (více v samostatném bloku). Jde spíše o klidnou plavbu po lehce zvlněném moři. Jen vyhoupnutí do sedla vyžadovalo i při výšce 185 cm trochu cviku, posed je vzpřímený a vysoký. Na pohodlí v sedle se největší měrou podílí odpružená vidlice RockShox, v tomto segmentu s neočekávaným zdvihem 100 mm a ještě neočekávanějším médiem – vzduchem. Tady je to na velkou pochvalu. Zdatně jí sekunduje odpružená sedlovka a subtilní, ale dostatečně měkké sedlo, stejně tak pomohou snadno a tiše se odvalující pláště šíře 2,25".

Čínsko-japonský motor DAPU výrobce nakupuje, ale řídicí jednotku si vyvíjí sám, stejně jako spolupracuje s dalším výrobcem na optimalizaci baterie pro svůj systém nazvaný Sport Drive. Výsledkem je příjemný a všestranně nastavitelný projev. Ovládání kola je snadné díky optimálně širokým řídítkům, intuitivnímu ovládání jízdních režimů včetně walk asistenta. Zvědavost vyvolalo řazení Microshift, ale spíše ve smyslu odlišného designu od japonského Shimana. Funkce je srovnatelná. Podobně tomu bylo s brzdami, značka Alhonga je pro nás neobvyklostí, ale 160mm kotouče zvládá s noblesou. Noblesní je s ohledem na současné podmínky i koncová cena.

Co všechno lze nastavit?

Displej

Samozřejmě lze volit mezi ukazováním vzdálenosti v kilometrech, nebo milích, dále umožní přes USB port nabít například mobilní telefon, případně jeho pomocí kolo zakódovat. Odblokování vyžaduje v tom případě pomocí tlačítek + a - nastavit třímístnou kombinaci čísel. Tuto funkci spustí zákazníkovi diagnostikou prodejce.

Výkon

Prodejce zjistí po konzultaci se zákazníkem, jakou má o využití elektrokola představu, aby vyhovovalo jeho požadavkům. Diagnostikou přes Bluetooth lze nastavit redukce síly, to znamená, s jakou razancí má nastoupit výkon motoru, a to buď bez redukce, s redukcí mírnou, nebo velkou, a čas, v jakém má pohon reagovat. Tedy okamžitě, jakmile zjistí pohyb pedálů, nebo s mírným či větším zpožděním. Tato možnost vyplývá ze specifických požadavků zákazníků na některých trzích, kde se uživatel pohybuje většinou po rovině a má požadavek, aby se kolo rozjelo bez pomoci a teprve po dvou šlápnutích, kdy má jízdu pod kontrolou, se připojí tah motoru. U nás je požadavek jiný (co nejrychleji zmizet z křižovatky), proto se většinou nastavuje nulová redukce. U starších zákazníků se nastaví na přání jak redukce, tak zpoždění v menší míře, aby byl rozjezd plynulý a bezpečný.

Přímo před zákazníkem může prodejce nastavit jeden za tři základních výkonnostních režimů:

Relax – předpokládá se jízda na krátké vzdálenosti a minimální snaha cyklisty, který nejezdí pro trénink a pot je mu cizí. Využívá maximální výkon kola už při nízké kadenci a malém tlaku na pedál, šlápnutí lze doslova předstírat. Spotřeba energie z baterie je tomu přímo úměrná.

Tourist – kompromis mezi dojezdem a výkonem pro výletníky, co chtějí, aby kolo hodně pomáhalo ve stoupáních a při střední kadenci a obvyklém tlaku na pedál.

Sport – vhodný pro ty, co si koupí elektrokolo, aby si udrželi kondici, mají ho jak tréninkový nástroj. Více očekávají od sebe a jen v těžkých stoupáních požadují nejvyšší výkon. Jeho maximální hodnota naběhne při vysoké kadenci a velkém tlaku na pedál. Odměnou za větší výkon jezdce je dojezd na jedno nabití až 100 km.

Uvedené režimy se ještě člení na čtyři stupně dopomocí zobrazené na displeji, společně jim však je, že u všech se lze dostat k 100 % výkonu kola, ale pokaždé jinak.