

Horská elektrokola střední třídy

V minulosti jsme se zajímali v našich testech elektrokol především o modely, které pracují pouze s prémiovými motory, jako je například Bosch, Bionix či Panasonic, z dílen těch nejprestižnějších světových výrobců.

V tomto testu jsme se naopak soustředili na elektrokola ve střední cenové kategorii, tedy od 30 do 45 tisíc korun. Modely v této třídě měly ještě před pár lety nevýhody oproti těm dražším především v oblasti pohonu. Motorové systémy byly často nespolehlivé, mnohdy naroubované na cokoliv, co připomínalo jízdní kolo. Ani baterie nebyly nic moc a dojezdy byly oproti těm nejlepším kratší. Nedostatečná byla také oblast informování o stavu baterií a ujeté vzdálenosti.

To se projevovalo i na českém trhu, protože dovozci upřednostňovali v této kategorii cenu před užžitnou hodnotou. A tak nebyla kola vybavena měřením spotřebované energie a často ani rychloměry. Také hmotnost byla výrazně vyšší a mechanické osazení se skládalo většinou z toho nejlevnějšího na trhu. Delší výlet tak skoro vždy připomínal ruletu a délka dojezdu byla vypočitatelná až po větších zkušenostech.

Lepší časy

To se však v poslední době výrazně mění. Ne že by v cenové relaci 30 až 45 tisíc korun byla kola vybavena pohonnými systémy světové „top třídy“, nicméně nové



Foto Profimedia.cz

ikony, které vznikají dlouhodobým bezproblémovým provozem, se jim již pozvolna začínají blížit. Ale co je nejpodstatnější, například motory 8fun byly sice již léta na velmi dobré úrovni, ale když byly prodávány bez špičkových řídicích jednotek a dobrých displejů s dostatečným množstvím potřebných informací, nemohly své kvality dostatečně ukázat. A to se právě u těch nejlepších kol v této třídě výrazně změnilo. Zlepšily se podstatně jak řídicí jednotky, tak u těch nejlepších modelů i zpracování informací o stavu baterie.

lity dostatečně ukázat. A to se právě u těch nejlepších kol v této třídě výrazně změnilo. Zlepšily se podstatně jak řídicí jednotky, tak u těch nejlepších modelů i zpracování informací o stavu baterie.

Jak jsme testovali

Objektivně určit dojezdy je velice náročné, což platí ve všech

kategoriích e-kol. Roli hraje značné množství okolností. Mezi nejdůležitější patří například hmotnost cyklisty, profil trati a především intenzita asistence.

Vzhledem ke zmíněným důvodům jsme testy maximálních dojezdů dělali spíše orientačně. Zde jsme byli příjemně překvapeni, že se dojezdy deklarované pro-

dejci převážně výrazněji nelišily od námi zjištěných. Naopak někdy byla realita ještě o něco lepší.

U některých modelů však docházelo k problémům s přesností měření, protože kola ukazovala brzy poslední čárku plnosti baterie. Na tu ale testující ujel například dalších 15 i 20 kilometrů.

Tedy orientace ne zcela dobrá. Druhou částí byl ostrý test. Ten měl odhalit pouze to, který model má lepší faktickou výdrž než soupeř.

Proto, abychom eliminovali různou konstrukci, jsme tento test provedli tak, že všechna kola byla nastavena na maximální asistenci. Jelo se na zvlněném okruhu 25 km po cyklostezkách. Druhá část testu probíhala systémem k. o. na 15kilometrovém horském okruhu s velkým převýšením.

I u „motoráku“ je vybavení důležité

Dále nás zajímala stavba a kvalita mechanických částí. Zde byly rozdíly opravdu značné. Ty nejlepší modely v testu mají velmi kvalitní hydraulické brzdy, dobré přední odpružení, velmi solidní převodové systémy či kvalitní baterie.

Proti tomu nejhorší model v testu nemá ani rychloměr a mechanické díly nejlevnější možné. Většina osazení Shimano SiS či Acera. U kola za 29 900 Kč by tento poměr cena/výkon byl špatný i před několika lety.

Petr Rezáč,
autor je šéfredaktorem
portálu iTEST

Více najdete na www.itest.cz

iTEST

Apache Manitou E5 (DajSPORT)

cena: 29 900 Kč



Motor: 8fun zadní náboj 36/250W HALL

Displej: LCD

Baterie: 36 V/10 Ah

Dojezd: 40–70 km

Velikost kol: 27,5"

Brzdy: Shimano hydraulické kotoučové

Odpružení: SR Suntour XCM

Měnič/přesmykač: Shimano Acera/ FD-M310

Hmotnost: 20,4 kg

Jeden z prvních modelů, který ve střední třídě použil progresivní kola o průměru 27,5", která jako

novinku v prémiové třídě vloni představilo KTM. Nový fenomén 27,5 má velkou výhodu mezi stávajícími klasickými šestadvacítkami a relativně robustními koly o průměru 29". Progresivní proto, že je rozumným kompromisem a dle našeho názoru využívá výhod obou.

Dalším výrazným prvkem je moderní konstrukce a design. Ten je také v trendu s prémiovými modely. Motor 8fun je zárukou bezproblémového provozu. Umístění baterie na středu rámu je nejen efektivní, ale napomáhá i dobrému rozložení hmotnosti. Také kotoučové hydraulické brzdy Shimano patří k velmi dobrému řešení tohoto modelu. Jediným problémem, který jsme řešili, byl systém informací o stavu baterie. Tedy konkrétně ujedete vzdálenost například 30 či 40 km a zůstane svítit jen jedna čárka. Pak dojedete dle terénu ještě 15 či 20 km. V celkovém hodnocení však patřil souhrnem vlastností ke špičce v testu. Podobně dopadl i v hodnocení poměru cena/výkon.

Výhody: moderní konstrukce, dobré vybavení, dobrý motor

Nevýhody: nepřesné informace o dojezdu

Hodnocení:

velmi dobrý



Lovelec premium Sport (Lovelec)

cena: 29 990 Kč

Motor: 250 W bezkartáčový v zadním náboji

Displej: nemá (asistence LED diody)

Baterie: 36 V/11,6 Ah

Dojezd: 40 až 80 km

Velikost kol: 26"

Brzdy: přední kotoučová, zadní V-break

Odpružení: Zoom

Měnič/přesmykač: Acera páčky SIS

Hmotnost: 25 kg

Na nás tento model působí, jako by se u Lovelecu zastavil čas. Zatímco cenou je stejný jako hypermoderní model Apache, vybavením pokulhává absolutně za všemi zbylými modely v testu. Tedy pořadí. Elektrokolo bez slušného informačního systému, tedy především bez rychloměru počítáče kilometrů, je dnes v této cenové relaci zcela mimo. Především když ho chcete používat jinam než například na nákup. Na výlety či na delší vyjíždky jsou tyto dva údaje zásadní. Také vybavení a ovládání řazení patří k tomu nejlevnějšímu a také neodpovídá této cenové relaci. Brzdy, jedna kotoučová a druhá V-break, jsou myslím za tuto cenu bez



komentáře. A k tomu tvar a umístění baterie, které nejen znemožňuje vození tašek či jiných zavazadel na výlety, ale především vzhledem k nadměrné šířce se často dostává do kolize se stehny jezdce.

Výhody: baterie Panasonic

Nevýhody: umístění baterie, absence rychloměru, brzdy

Hodnocení:

uspokojivý



HansCraft Forester II (Hanscraft)

cena: 28 990 Kč



Motor: 250/500W 8 Fun v zadním kole

Displej: King-Meter J-LCD

Baterie: 36 V/10Ah

Dojezd: až 70 km

Velikost kol: 26"

Brzdy: Tectro Novela mechanické kotoučové

Odpružení: RST Omega

Razení: Shimano Revoshift 7 rychlostí

Hmotnost: 25 kg

Na první pohled starší koncepce se širším rozvozem. Baterie umístěná za sedlovkou má ještě zbytečně značný prostor směrem k zadnímu kolu. Naopak všichni testující si pochvalovali hladký průběh a jistý komfort způsobený větším rozvozem zvláště na stezkách či polních cestách. K tomu přispívá i osvědčený motor 8fun, který jezdí plynule bez nepříjemných náhlých přechodů. Nevýhodou této konstrukce je naopak menší obratnost v terénu. Vzhledem k umístění motoru v zadním kole a ba-

terie v těsném sousedství je tento model také hůře vyvážen. Řazení Revoshift je dostatečně přesné. Mechanické brzdy Tectro Novela nejsou špatné, ale hydraulické by tomuto modelu dle našeho názoru zajistěly slušnější výkon.

Zastánci tohoto řešení si je však oblíbili pro jejich jednoduchost. Nespokojeni jsme byli i s nepřesnými informacemi na starším modelu displeje King-Meter J-LCD. Značnou část cesty ukazoval často buď zcela prázdnou baterii při jízdě do prud-

kého kopce, nebo naopak plnou na rovině. Což samozřejmě není problém samotného displeje, ale celého nepřesného systému měření spotřebované energie.

Výhody: klidná jízda, pěkný design, příjemná jízda v méně náročném terénu

Nevýhody: starší koncepce s velkým rozvozem, nepřesný displej

Hodnocení:

dobrá



Lectron X-Biker R7 (Svět elektrokol)

cena: 42 750 Kč

Motor: 350 W/ (max 700 W) bezkartáčový

v zadním kole

Displej: velkoplošný

Baterie: 37 V/16,5 Ah

Dojezd: 135 km

Velikost kol: 26"

Brzdy: hydraulické kotoučové Tectro Auriga

Přední odpružení: RST Omega s aretací

Měnič/přesmykač: Shimano Alivio 21 rychlostí

Hmotnost: 22,9 kg

To nejlepší, co jsme zatím v této třídě měli k dispozici. Silný motor splňuje normu EPAC pro provoz na pozemních komunikacích při využití výkonu do 250 W. Přepnutím systému na displeji pak můžete nastavit mód pro off road a využít výkon naplno. Ke komfortu slouží velmi dobré hydraulické brzdy Tectro Auriga.

Stavbou klasický „horák“ s bohatou výbavou a silničním kitem s LED světly, MTB blatníky a stojanem. Snad jediné, co trochu snižuje výsledný designový efekt jinak moderní stavby, je baterie umístěná za sedlovkou nad zadním kolem. Tuto drobnost však rádi opomínáte při zjištění, jaké výhody tato konstrukce má. S kapacitou 610 Wh tento model nejen výrazně zvítězil v praktických dojezdových testech, ale v této disciplíně převládá i většinu prémiových modelů za dvojnásobnou cenu.



Také provozní displej patří k těm nejlepším a nedělal by ostudu ani v té nejvyšší třídě. Mimo jiných veličin informuje například o okamžitém odběru ve wattech, čímž napomůže jezdcům upravit jízdu k dosažení co nejúspornějšího výkonu. Vzhledem k vyváženým vlastnostem, silnému motoru i baterce a výrazně nejvyššímu dojezdu se stal X-Biker R7 zaslouženým vítězem.

Výhody: špičkový dojezd, silný motor, kvalitní a silné baterie, vybavení

Nevýhody: baterie nad zadním kolem

Hodnocení:

výborný



e-totem Adrenalin (e-totem)

cena: 42 990 Kč



Motor: 250 W bezkartáčový, středový

Displej: 800U

Baterie: Samsung 36 V/10,4 Ah

Dojezd: 75 km

Velikost kol: 26"

Brzdy: Hayes hydraulické kotoučové

Odpružení: Santour uzamykání na řídítkách

Měnič/přesmykač: Shimano Deore 9 rychlostí

Hmotnost: 21,5 kg

Ve střední cenové třídě jediný představitel konstrukce se středovým motorem. Toto řešení je především v prémiovém segmentu současným vel-

kým hitem, a proto jsme se na něj v redakci po zásluze těšili. Výsledné pocity však nejsou zcela jednoznačné. Koncepce je velmi progresivní s baterií umístěnou těsně nad motorem na spodním rámu. Tedy v podstatě ideální řešení pro dobré vyvážení. Také středový motor sám o sobě by měl vykazovat lepší vlastnosti, především v kopcovitém terénu, než běžné motory v zadním kole. Nicméně tento motor má instalovaný „zlepšovák“ na šetření mechanických součástí, který často testující uváděl v zoufalství. Celý systém zjednodušeně řečeno pracuje tak, že při mechanickém řazení z jedné rychlosti na druhou se na „okamžik“ motor vypne, čímž mu ulehčí. To se nám zdálo nepříjemné především při jízdě do prudších kopců. Všichni testující tento jev vnímali jako negativní. Odpružení je kvalitní, hydraulické brzdy účinné. Celkově až na vypínání motoru je toto kolo celkem zdařilé. I když poměr cena/výkon se nám například ve srovnání užžitných vlastností s vítězným Lectronem nezdá dobrý.

Výhody: moderní konstrukce se středovým motorem, baterie na rámu

Nevýhody: vypínání motoru při řazení do kopce, vyšší cena

Hodnocení:

dobrá

