

Na elektrokole dále a pohodlněji

S menší časovou prodlevou jsme připravili druhý díl o e-kolech, tentokrát zaměřený na městská kola a trekové univerzály. I když se jednotlivé kategorie v elektrokole dost prolínají, dva rozdíly od modelů v minulém díle by měly být zásadní.

Především City bikes by měla více než samotnému sportu sloužit dopravě. Zatímco u nás je ještě tato kategorie stále nerozvinutá (kromě některých oblastí, jako je například lokalita kolem Pardubic či Kolína), v západní Evropě je městské kolo absolutním fenoménem. A to nejen například v Beneluxu, který představuje klasiku. Neuvěřitelné množství kol potkáte například i v rakouských či německých městech.

City bike jsou pro jízdu ve městě vybaveny řádným osvětlením, blatníky pro nepříznivé počasí, na rozdíl od ofroadových kategorií se odlišují i užšími pláště. To sice částečně omezuje jízdu v náročném terénu, ale naopak poskytuje výrazně nižší valivý odpor při jízdě na silnici. Zatímco v minulém díle jsme udělali průřez modely od 20 000 do 58 000 Kč, tentokrát jsme výběr zúžili. Začali jsme na částce o deset tisíc vyšší. Jedním z důvodů je právě náročnější a dražší výbava.

Jak jsme testovali

Zaměřili jsme se na několik základních vlastností, jako je komfort jízdy, kvalita a spolehlivost motoru. Přestože City bikes nejsou zdaleka tak závislé na pomoci motoru při náročném stoupání, zkoumali jsme i tyto vlast-



Kategorie City bikes a trek

Více najdete na www.itest.cz

iTEST

nosti. Především proto, že zdaleka ne každé české město leží na rovině. Zajímalo nás také, jak velký problém nastane, když dojde baterie a musíte jet pouze „za své“. Tady jsme byli přede-

vším u některých modelů příjemně překvapeni. Posuzovali jsme i množství inovací. V této oblasti jsme narazili na velmi odlišný přístup jednotlivých značek. Zatímco například Gazelle

či Eagle přímo překypuje nápady a zajímavými řešeními, tak například Winora je dovedena takřka k dokonalosti, používá převážnou část těch nejvyšších a nejdražších komponentů,

avšak inovace či nápady tu chybějí.

V oblasti konstrukce a komponentů jsme konzultovali s profesionály z Bike 007. Elektrickou oblast jsme řešili s odborníky na

elektromotory, ale samozřejmě i se specialisty na moderní lithiové akumulátory.

Petr Řezáč,
autor je šéfredaktorem portálu iTEST

Winora Mionic Sport

cena: 55 600 Kč

Motor: TranzX PST 250W 36 V v náboji předního kola
Kola: 28"
Přední vidlice: odpružená ve sloupku
Baterie: 10 Ah Lithium – Polymer 36 Voltů
Převody: Shimano Deore XT M 771 27 převodů 3/9
Brzdy: Tektro Auriga E hydraulické kotoučové disky 180/160
Hmotnost: 24,3 kg

Bydlíte-li ve městě, které je kopcovité a častěji musíte překonávat větší výškový rozdíl, pak je pro vás Winora Mionic Sport zcela ideálním řešením. „Trekový“ univerzál má vše potřebné pro město. Má kvalitní osvětlení i blatníky a dvacetiosmipalcová kola, která komfortně překonávají menší díry či nerovnosti. Špičkové řazení Shimano Deore XT 27 stupňů pomůže i ve velmi náročných situacích. Také hydraulické brzdy Tektro Auriga E patří k tomu nejlepšímu v testu. Motor TranzX je poměrně dobrý. Bohužel tak jako u modelu Eagle se projevila totožná chyba. Tedy to, že motor při velkém zatížení v kopci měl několikrát „mžikovný“ výpadek (vypnul a vzápětí naskočil), což samozřejmě není nijak příjemné. Dí-



lenské zpracování je velmi dobré, designově v pohodě. Škoda jen, že zde nebyl žádný mimořádný prvek, který by tento obor pomáhal rozvíjet.

Výhody: špičkové řazení Shimano XT, výborné hydraulické kotoučové brzdy

Nevýhody: málo inovativních prvků, relativně vysoká cena

Hodnocení: 
velmi dobrý

Gazzele Chamonix Innergy

cena: 55 900 Kč



Motor: Gazelle 250 W 36 V v náboji předního kola
Kola: 26"
Přední vidlice: odpružená s možností nastavení tuhosti
Baterie: Li-Ion, kapacita neuvedena
Převody: řazení v náboji Shimano Gazelle 7 stupňů

Brzdy: bubnové typu Roller brake s chladícím kotoučem
Hmotnost: 26,5 kg

To, co vás zaujme na první pohled, je především zaměření na detail. Gazelle se až úzkostlivě stará o to, aby co nejvíce komponentů bylo vlastní produkce. Tam, kde to nelze, spolupracuje se špičkovými výrobci. Výsledkem je komfortní dopravní prostředek i pohodové sportovní náčiní. Model Chamonix Innergy má podobně jako Edison III či Kalkhoff bezúdržbovou převodovku. Vynikající je ochrana proti odcizení, kdy se u neautorizovaného kola vypne motor a zapnout se dá až v servisu po ověření majitele. Dalším zabezpečovacím prvkem je v kole integrovaný zámek. Pokud v případě poruchy v servisu neopraví vaše kolo do pěti dnů, zapůjčí vám bezplatně kolo ve stejné cenové relaci.

Výhody: komfortní servisní podmínky, vynikající detaily, špičkový informační panel

Nevýhody: některá řešení až příliš složitá

Hodnocení: 
vítěz testu

City Bikes MyCity Edison III

cena 29 500 Kč

Motor: bezkartáčový, s volnoběžkou 36 V 250 W v náboji předního kola
Kola: 28"
Přední vidlice: odpružená
Baterie: Li-Ion 10 Ah
Převody: řazení v náboji Shimano 7 stupňů
Brzdy: přední V-Brake zadní Roller brake
Hmotnost: 25 kg

Přestože je nejlevnějším modelem v testu, má všechno, co má dobré „City“ mít. Řazení v náboji Shimano Nexus, velmi příjemný rám s hlubokým nástupem. Nový užší motor umožňuje na přání



i dodatečně namontovat přední kotoučovou brzdu. Diodové osvětlení svítí intenzivně s vyváženým a rovnoměrným kuzelem a s náskokem převyšuje v tomto ohledu ostatní testované modely. Vzhledem ke své malé spotřebě není napojeno na dynamo umístěné v předním kole, ale přímo na baterii. V tomto testu je jednoznačně modelem s nejlepším poměrem cena výkon. Také Edison III má jako ostatní městské modely bezúdržbovou sed-

Kalkhoff AGATTU 26" C8 NEXUS

cena: 46 900 Kč

Motor: Panasonic 250 W středový
Kola: 26" Přední vidlice: odpružená Verso ADJ
Baterie: 25 V 8 Ah
Převody: Shimano Nexus 8 stupňů
Brzdy: Shimano V-Brake
Hmotnost kola: neuvedena

Jediný model v testu, jehož motor Panasonic je umístěn ve středu. Spolu s umístěním baterie těsně za sedlovkou pomáhá k takřka ideálnímu rozložení hmotnosti elektrokola. Naopak krouticí moment u tohoto motoru s napětím 25 Voltů není proti 36voltové konkurenci optimální. I přes stejný výkon 250 W. Nicméně Panasonic určitě neřekl poslední slovo, protože v poslední době připravil nejen mnohonásobně silnější motory na stejném napětí 25 Voltů, ale také relativně velmi revoluční baterii o kapacitě 18 Ah, která je jen o něco větší než baterie s poloviční kapacitou.

Bezúdržbová převodovka v zadním náboji, Nexus 8G, je vlajkovou lodí Shimana v této kategorii patří k tomu absolutně nejlepšímu na trhu.

mistupňovou převodovku. Vaše město by ale nemělo mít obrovské výškové rozdíly. Tam je pak samozřejmě lepší použít klasické „přehazovačkové“ řazení s například 24 či 27 převody.

Výhody: velmi pěkný design

Nevýhody: absence centrálního panelu

Hodnocení: 

dobry

Výborný poměr cena/výkon



Brzdy V-brake nejsou v této cenové relaci žádný zázrak, nejvíce jsme však postrádali centrální displej.

Výhody: převodovka Nexus 8G

Nevýhody: vzhledem k vybavení a absenci centrálního displeje vysoká cena

Hodnocení: 

dobry

Eagle 20"

cena: 53 990 Kč



Motor: TranzX v předním náboji 36 V 250 W bezkartáčový náboj předního kola

Kola: 20"

Přední vidlice: TranzX odpružení ve sloupku

Baterie: 36V 10Ah, Li-POL

Převody: Shimano Alivio 7 převodů

Brzdy: diskové mechanické

Hmotnost kola: 27 kg

Příjemné překvapení testu. Zatímco na první pohled můžete mít pocit, že „s malými dvacítkovými koly nemůže stačit svým větším soupeřům, není tomu tak. Jízda je velmi příjemná a díky dobře odstupňovaným sedmi převodům Shimano zvládá i jízdu do středních kopců bez problémů. Na tomto modelu jsou velmi dobře zvládnuté design a především začlenění elektrických prvků do celkové kon-

strukce tak, aby na kole opticky nevadily. Motor v předním náboji je v „litém“ kole zakomponován tak, že není vůbec vidět. Baterie je uložena do asymetrického pouzdra od sedlovky nad zadní kolo. Přehledný kontrolní přístroj ukazuje rychlost či stav baterií, ale také umožňuje například nastavení asistence. Je umístěn do středu řídítek. Hlavní rozdíl mezi Eaglem a většinou ostatních elektrokol je ten, že Eagle působí, že se jako elektrokolo „narodil“, na ostatních je patrné, že jim tato technologie byla více či méně dodatečně „naroubována“.

To však neznamená, že by Eagle neměl i chyby. U testovacího stroje se například při jízdě do strmějšího kopce vždy po chvíli zhruba na sekundu či dvě vypnul a opět zapnul motor. Z hlediska velmi krátkého času žádný problém, z pohledu „rozhození“ jízdy nepřijemné. Ještě více nám vadil jinak velmi univerzální představec. Ten, stejně jako například u modelů Gazelle, slouží k nastavení řídítek bez použití nářadí, podobně jako například rychloupínáky na sedlovce. Jeho přední hrana je nejen představená, ale tak ostrá, že může jezdcе zranit. Třetí nesympatickou vlastností je cena. Přes všechny zde řečené klady se nám zdá neadekvátně vysoká.

Výhody: design, kompaktní konstrukce, velmi citlivě zakomponované elektrosoustati

Nevýhody: krátkodobě vypínala tepelná pojistka, vysoká cena, ostrá hrana představec

Hodnocení: 

dobry