



# Lék proti nudě

text Eda Pinkava foto Michal Červený

Myslíte, že elektro podpora je jen pro postarší a hendikepované cyklisty? Tak to je pěkná mýlka, kolo s motorem může být i neocenitelným pomocníkem v každodenním životě. Však se stačí podívat na nekonečné ranní kolony na hranici každého většího města. Není v takovou chvíli snazší a hlavně rychlejší osedlat elektrifikovaného oře na dvou kolech a ušetřit čas, ale i trochu oživit funkci kardiovaskulárního systému? Taková myšlenka přeci není ničím novým, o tom lehce přesvědčí již procentuální zastoupení elektrokol v katalogích většiny výrobců. My jsme si vybrali pro naši prověrku trochu netradiční model Rock Machine Storm.

Pro netradiční? Náš testovací vzorek je totiž pokračujícím produktem z kolekce 2021, reagujícím ve své době na situaci okolo dostupnosti komponentů. Souběžně jej totiž můžete vidět v obchodech nejen s výbavou Shimana, jak jsme jej měli k dispozici my, ale i s ovladači řazení Microshift, odpruženou či pevnou sedlovkou, nebo alternativními brzdami Alhonga. Trochu zmatek, co myslíte, ale kdo říká, že to nemůže i přesto být zábava. Však tento stroj staví na velmi kvalitním základu

z hliníkové slitiny Alu 6061, z níž se v nedávné minulosti stavěly i top modely pro závodní použití. Ale nebojte, k poměrování sil se soupeři tento stroj zrozen nebyl, o tom přesvědčí méně ostrý úhel hlavy, prošípané následně sloupkem odpružené vidlice. Ta trochu podle očekávání nepatří do hlediště lovčů zážitků, pracuje s osvědčenými 100 milimetry pracovního zdvihu, zajišťovaného vinutou pružinou. Na jedné noze naleznete regulační šroub pro nastavení odporu, na

druhé páčku jejího zamykání. Jednoduché a spolehlivé řešení pro nemalo uživatelů. Většinu ostatní výbavy, která se stará o pohon i jistotu zastavení, zde obstaralo Shimano v úrovni Altus. Zapletená kola jsou pak klasickou skládačkou, nikoli sériově nabízeným setem. Současně ale ráfky WTb SX 19, držící ve svých patkách pláště Nine Line stejného výrobce naznačují, že nepůjde o žádný základ. K poslední jmenovanému ještě pochvala za podporu pasivní bezpečnosti v podobě reflexních proužků po celém obvodu. Jen heslovitě se zmíníme o motoru Sport Drive 90 Nm napájeném z baterie, integrované do spodní rámové trubky. Elegantní a funkční řešení, jak umístit na stroj zásobárnu energie o kapacitě 500 Wh bez toho, aby nějak rušila design celku.

## Letem světem

O tom, že si jízdu na tomto kole užijeme, nastínila již zmínka, že rámový základ z hliníkové slitiny Alu 6061 je se-staven v geometrii Fun Ride. Kratší posed s vyšším předkem ve spojení s úhlem hlavy 67° a velmi krátkým představcem totiž nabízí předku nadprůměrně dobrou ovladatelnost. Proplétání se mezi auty v koloně, nebo i jen dovednostní hra mezi stromy v parku mohly být označeny již po krátkém seznámení jako zcela intuitivní a bez potřeby vnucovat fiktivním poslušnost za pomoci síly. Žádná potřeba soustředění, jen podvědomé následování vlastního pohledu za dalšími

- + čitelný projev asistence
  - + ovladatelnost
  - + funkce brzd
  - + poměr cena versus výkon
- 
- prodleva v odpojení asistence



Motor čínsko-japonské produkce s vlastním softwarem značky Rock Machine je v rámu úhledně zabalen.



Inspiraci u firmy Bosch ovladač jízdních režimů nezapřít, uživatelé je to jen ku prospěchu.



Vidlici lze zamknout, v zorném poli jezdce je ukazatel stavu nabití baterie.



## Rock Machine Storm INT e70-29

rám Alu 6061 vidlice ZOOM 5955 AMC HLO, 100 mm řazení/přehazovačka Shimano Altus 1x9 kazeta Shimano, 11-36 z. brzdy Shimano, kotouče 160 mm ráfky WTb SX19 pláště WTb Nineline Comp, 29x2,25" velikost M hmotnost 24,4 kg (včetně pedálů) cena 52 990 Kč motor Sport Drive 90 Nm baterie Sport Drive 500 Wh

výzvami dne. Spolu s touto lehkostí byla chválena i funkce vidlice a až zde byly velmi omezené možnosti vlastního upravení projevu, i základní nastavení odporu stačilo k tomu, aby výmoly v cestě nebo přehlédnuté výtluky v silnici přenášely jen minimální následky na pohybový aparát uživatele.

## V záběru

Velmi podobné hodnocení, tedy slova chvály, putovalo i k volbě obutí WTb. Jemnější vzorek pláště si snadno poradil se zabezpečením potřebného záběru na lesních a polních cestách a ani nějaký ten terénní výlet v náročnějším profilu je nenachytal nepřipravené. Současně jsme se ale na silnici nemuseli obávat rizika nepřiměřeného valivého odporu. Zde se patří doplnit, že i v otázce celkového odporu se kolo ukázalo jen v tom nejlépeším světle i při zkouškách provozu bez elektrické asistence. Odpojený motor Sport Drive MD250S se na jízdním projevu odrazil pouze nutností lehkého zvýšení úsilí při jízdě v clenitějším profilu trasy. Na slovo „clenitěm“ pak přidáváme důraz, pokud totiž došlo na přerušení asistence na rovinách, až již vypnutím motoru nebo překonáním limitu podporované rychlosti, tento rozdíl byl takřka nepostřehnutelný.

A když se již věnujeme motoru, doplníme že maximální udávaný výkon 500 W byl za všech okolností připraven ke zcela spolehlivé kooperaci se silou svalů, abychom překonali převýšení, stejně jako nástrahy turistických stezek, k naší naprosté spokojenosti. Ovládání úrovně podpory, kde bylo na výběr ze čtyř možností, bylo velmi pohodlné díky přítomnosti ovládacího displeje na dosah levého palce. Úprava podpory si tak nevyžadovala zásadní pozornost, nebo nutnost opuštění jízdy sezení řídítka. Co vice jedec potřebuje, když jeho pozomost místo měnicích se údajů na displeji zajímá více dění kolem, nebo výhledy, za kterými ve společnosti

kola putuje. Ze specifik práce motoru dodejme, že prodleva reakce v délce zhruba jedné vteřiny se jevila jako praktická, protože jsme se nemuseli v provozu obávat nečekané reakce, například že by nás motor „vystřelil“ kupředu při rozjezdech na křižovatkách. Současně byl následný náběh plynulý a současně závislý na kadenci nohou. Jako ideální jsme při praktické zkoušce vnímali frekvenci šlapání okolo 90 otáček za minutu. Při ní byl totiž znatelný jen minimální odpor pedálů, pokud jsme ale naráz zařadili o pár pastorků těžší převod, okamžitě to bylo na lehkosti otáčení pedálů znát. Zajímavým efektem pak bylo provázeno navyšování rychlosti v mírných stoupáních spojené s postupným odřazováním na těžší převody. S každou změnou při jízdě v tempu jsme mohli cítit neopadající sílu podpory motoru, jako by nás chtěl ještě trochu popostrčit v touze po rychlosti. Posledním dodatkem k jeho vlastnostem je fakt, že stejně jako byla citelná prodleva při aktivaci podpory, byl nezanedbatelný i „dobeh“ ve chvíli, kdy se kliky zastavily. Zde je tak potřeba počítat s tím, že motor bude ještě vteřinu bude kolo podporovat v jízdě a vzdálenost ke křižovatce, nebo před vámi stojícího auta se dokáže rychle snižovat. I proto nesmíme zapomenout pochválit hydraulické brzdy. Absence log sice může budit trochu obav, o jakou značku se jedná, ale výkon a jistota reakce na povely prstů byly naprosto předvídatelné a my nepochybovali o jejich zrodu v dílnách Shimana. Posledním hodnotícím parametrem je obvykle pohodlí. Na to jsme se popravdě ani moc nesoustředili. Ostatní vlastnosti nás zcela pohltily, kdo by v takové chvíli lustraval, zdali sedlo odflitruje polovinu, nebo dvě pětiny ořesů, když se naplno baví ostatními projevy kola. Na druhou stranu jsme se z výjimek vraceli bez jedině známky diskomfortu, což samo o sobě znamená, že zde ani soustředění na uživatelskou pohodlí nechybí.