



Nabij a jed'!

Abychom nezůstali stranou trendu elektrokol, rozhodli jsme se alespoň jednou za rok zařadit srovnávací test dvou z nich. Zvítězí na volty německý Kettler Twin, který má s výrobou kol a zejména hliníkových rámu bohaté zkušenosti, nebo českotěšínský Lovelec, produkt ‚nekolařské‘ firmy?

Oba testované modely, zástupci rostoucího trendu městské mobility, se vyrábějí v Asii a pohání je motor o shodném výkonu 250 W. Účelem takového relativně málo výkonného motoru je asistence při šlapání – jezdci je do kopce pomozeno, ale vozidlo primárně i právně zůstává jízdním kolem, není to motocykl. Cenově se oba oří liší o plných 20 000 Kč, a tak jsme byli zvědaví, co takový rozdíl přináší.

Elektrokola jsou kola především užitková, proto nás zajímalo základní vybavení. U obou je ho požehnaně. Lovelec je postaven na rámu z hliníku základní kvality, veškeré dráty pohonu, osvětlení i ovládání vedou elegantně vnitřkem. Kettler nazývá hliníkovou slitinu Hybritech Hydroforming a rovněž spoléhá na vedení kabeláže vnitřkem. Obě kola trpí klasickým neduhem e-biků – absencí návarků na košíky na lahve. Elektrocyklista šlape a potřebuje pít stejně jako normální cyklista! Odpružené vidlice SR Suntour fungují dobře i v nenáročném terénu a zjemňují posed na jinak tvrdém hliníkovém rámu. Přínos odpružených sedlovek je u obou kol s otazníkem. Devadesátikilový jezdec

je prosedl a ani lehčí jezdci nebyli z jejich chodu zrovna nadšeni. Oba modely využívají pro osvětlení náboj s dynamem Shimano Nexus. V kombinaci se svítlnou Basta dělají z noci den. Ptáte se, proč mají kola s pohonem na baterii dynamo na osvětlení? Přece pro chvíli, kdy vám dojde energie z baterie. Kolo by zhaslo, takhle je poháněno silou jezdcových nohou a svítí dál.

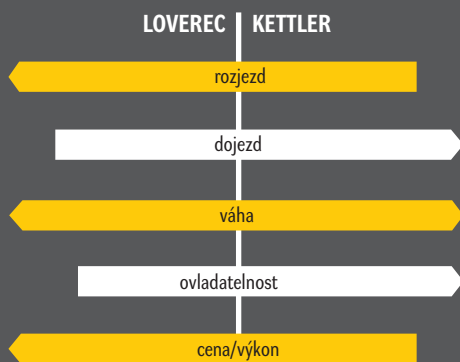
Jiný pohon, jiná jízda

Jakkoli jsou si kola výše popsaná podobná, v umístění jednotek pohonu se zásadně liší. Společně mají spínání a ovládání pohonu na levé straně řídítek, odtud však kabely vedou pokaždé jinak.

Lovelec volí víceméně tradiční pohon motorem v zadním náboji a řazení nechává na klasickém vícekolečku s přehazovačkou. Kettler umísťuje motor dolů pod a mírně za středové složení a pro řazení volí planetovou převodovku v náboji. Lovelec má baterii elegantně integrovanou pod horní nosnou plochu nosiče, u Kettleru sedí baterie hned nad mo-

Kettler Twin

rám ▶ Al 7005 Hybritech hydroforming **motor** ▶ Panasonic ve středu kola, 250 W **baterie** ▶ Li-Ion 36 V/10 Ah **dojezd** ▶ 30 km (jezdec 90 kg, náklad, členitý terén, maximální asistence) **hmotnost** ▶ 26 kg **velikost ráfků** ▶ dvojité, 28" **řazení** ▶ Shimano Nexus 8 speed **vidlice** ▶ SR Suntour CRV8 **sedlovka** ▶ odpružená **dynamo** ▶ Shimano DH3.N20, dynamo v náboji **představec** ▶ Kettler, nastavitelný **osvětlení** ▶ Basta **cena** ▶ 49 900 Kč



torem a je připevněná na sedlovou trubku rámu. Ač jsou obě uspořádání zcela funkční a bezproblémová, Kettler zde má mírně navrch.

Důležité těžiště

Hlavním důvodem je umístění všech těžkých prvků, tedy motoru a baterie, do středu mezi obě kola a nízkou vzhledem k těžišti kola. Jejich váha tak ovlivňuje jízdní vlastnosti celku jen zcela minimálně. Lovelec má váhu obou těžkých součástí umístěnou vzadu za jezdce a posouvá těžiště kola výše a více dozadu. Výsledně jezdec prakticky nemůže nadhodit zadní kolo při přejíždění nerovností nebo při výjezdu na obrubník, bicykl je celkově trochu nemotornější. Lovelec to aspoň kompenzuje velmi krátkým posedem, kdy je kolo i přes uvedené zjištění dobře točivé a ovladatelné. Chování Lovelecu je podobné jízdě na kole s nákladem na nosiči.

Jako s nákladem

Lovelec má navrch nad Kettlerem v poměru cena/kvalita. Rozsahem řazení, výkonem motoru a baterie, rozjezdem a dojezdem dokáže skoro

Lovelec Premium Classic

rám ▶ Alu motor ▶ bezkartáčový v zadním náboji, 250 W baterie ▶ Li-Ion 36 V/10 Ah dojezd ▶ 25 km (jezdec 90 kg, náklad, členitý terén, maximální asistence) hmotnost ▶ 27 kg velikost ráfků ▶ dvojitě, 28" řazení ▶ Shimano Acera 7 speed vidlice ▶ odpružená, SR Suntour CRV8 sedlovka ▶ odpružená dynamo ▶ Shimano, dynamo v náboji brzdy ▶ Promax V-brake představec ▶ Tranz X světla ▶ Basta (přední)/Spaninga (zadní) cena ▶ 29 900 Kč

totéž co Kettler, k dispozici je ale za cenu o 20 000 Kč nižší. Vedle shodného klasického rozjezdu v systému pedelec se zapojením motoru po několika šlápnutí má Lovelec navíc ještě knoflík pro okamžité zapojení motoru s následným rozjezdem konstantní rychlostí 6 km/h po dobu držení knoflíku. Jedná se o výborný prvek pro městské křižovatky a pro rozjezdy do kopce, kde dává šanci i méně zdatným jezdčům. Stejně tak „lidskou“ rychlost ocení uživatel při jízdě například po pěší zóně.

Konfrontace výkonu

Dojezd kol jsme porovnali v členitém terénu na maximální výkon se sto kilogramy zátěže (jezdec plus náklad). Lovelec vydržel skoro dvacet pět kilometrů, Kettler se přehoupl přes třicet. I v továrně uváděných dojezdech má Kettler trochu navrch. Lovelec naopak vede z pohledu komfortu nabíjení, baterie se může nabíjet přímo na kole. U Kettleru je třeba ji vyjmout a vložit do stolní nabíječky. Lovelec je tak praktičtější pro jízdy, kdy je třeba nabíječku vozit s sebou a používat třeba v polních podmínkách. Zajímavé je řešení nosiče u Kettleru, kde je součástí rámu a je velmi pevný. Lovelec spoléhá na klasický nosič, do kterého je integrována baterie.

Kettler v testu potvrdil superioritu o 20 000 Kč dražšího kola, Lovelec jej však předčil ve finanční dostupnosti v poměru k výkonu.

Petr Štěpánek

Foto: Lubomír Severín