

I s motorem se člověk dost nadře a musí něco umět

E jako elektrika nebo E jako extrém? Ne, E jako ENDURO!

RB eDRAGSTER Text: Martin Jarkovský, foto: Jana Koláčáková

Klasika, telefon z redakce: „O víkendu máš čas? Je třeba otestovat kolo.“ „Kolo? Vždyť jsme motorkářský časopis...“ „Elektro kolo... má být postavený jako motorka...no, uvidíš sám. Máš čas?“ „Vždyť je zima...a je to jen kolo...“

Ted, když píšu tyto řádky, je mi za mé výmluvy stydno a hodně bych si vyčítal, kdybych se tohohle testu nezúčastnil. Nejen, že duchovní otec kola je sympaták a hodiny se ztrácejí v hovoru s ním, ale to kolo je úžasné. Upřímně - šetřím a jdu si pro něj! Nejzajímavější test za poslední dobu! Ale vezmeme to od začátku.

na baterku, takže máte přehled o jejím stavu. I když, to vlastně vidíte i na displeji na řídítkách. Jak mi bylo vysvětleno, pro drsný terén musí být rám dost tuhý (což je) a krásně se do něj schová motor s baterkou. Motor je pootočen více nahoru a baterka je na něj doslova nalepená, aby centralizace hmoty byla co největší. Motor je chráněn jako na motorce, tedy krytem, takže když s ním trefíte kládu „na komoru“, nic se nestane a po krytu se sklouznete. Aby se to stávalo co nejméně, je střed os klik výše, než na klasických bicyklech. To umožňuje šlapání i v těžkém terénu bez škrtání šlapek o kořeny nebo kameny. Na to, jak eDragster vypadá robustně, není ale nijak těžký. Komplet váží necelých 22kg. Tohle kolo asi na cyklostezkách nepotkáte, je určeno pro extrémní terén. Proč tedy nemá odpružení i zadní kolo? Jednak proto, aby si zachovalo krátkou stavbu a dalo se dobře ovládat a druhak oproti motorce je plně odpružený cyklo podvozek měkký, houpavý, takže při šlapání vám sebere dost výkonu a mohl by rozhodit rovnováhu. Zadní tlumič tu tak částečně nahrazuje 3" (!) zadní guma. Přední, 2,6" široké kolo vede vzduchová vidlice. Podobně jako u terénních motorek je přední kolo větší než zadní, jde o 29" vepředu a 27,5" vzadu. I další podoba



s motorkou je čistě záměrná. Jako vzor posloužila totiž trialová Beta. Ta byla změřena a stavba kola se snažila co nejvíce přizpůsobit právě jejím rozměrům. Řídítka, která jsou zde výše než sedlo (klasické kolo to má naopak, jste u něj nakloněni dolů) nesou ovládání zadní přehazovačky (11 táců), ovládání jízdního režimu, map, motoru a displej. Jde o takový cyklo computer se stavem baterie, zvoleným módem, rychlostí, odjetým časem nebo ujetými kilometry. Jízdní módy jsou tři. Vlastně čtyři. Klasický ECO, Trial, Boost (podle síly záběru) a pak čtvrtý, docela vtipný - když už něco nedej bože nevyjedete, můžete přepnout do módu WALK, v kterém jede eDragster rychlostí chůze a nemusíte tak tlačít jeho hmotnost.

V PEDÁLECH

Rande jsme si dali u Břežanského údolí. Sice byly asi -3°C, ale svítlo sluníčko a docela to šlo. Bylo mi vysvětleno, že tohle není kolo pro klasické cyklisty. Ale já to nechápu. Přece kolo jako kolo. Šlapky, řídítka. Prostě kolo. Nápad na eDragster se zrodil v hlavě nadšeného motorkáře, který z důvodů pracovního vytížení neměl čas vozit své KTM EXC a eFreeride v průběhu týdne do míst, kde se dá legálně trénovat. Ne každý má totiž čas být třikrát týdně na trati. eDragster ale můžete vytáhnout po práci v podstatě kdekoliv a hodinu jezdit třeba jeden kopec nahoru a dolů. Oproti trialce a podobným lehkým strojům, které se dají k tréninku využít, je výhoda eDragsteru v tom, že je to stále kolo. Aktuální znění legislativy je, že kolo může být vybaveno motorem do 250W a do konstrukční rychlost do 25km/hod. A to eDragster splňuje.

Tak jedem. Motor zabírá ihned, zkouším různé módy a při nejsilnějším mi při rozjezdu skoro ujede stroj pod zadkem, přeci jen nečekám takový záběr. Zkouším jet i bez motoru. Pokud jedu po rovné cestě, jde to, a cestovních 20km/hod. se dá ušlapat. Ale pokud přijde kopec nebo horší terén, hmotnost kola a široké gumy si vezmou svou daň a ECO mód se hodí. Posez je zde velmi vzpřímený. Když vzpomenu na své staré kolo, na kterém jsem spíš ležel, je rozdíl obrovský. Přijíždíme na místo, kde bych měl zkoušet, k čemu se eDragster vlastně hodí. Pěkná cestička, dolů mi to po ní docela jde. Směrem vzhůru se musím smát sám sobě. Tam, kde můj průvodce vyjede s prstem v nose, já zůstávám stát. To se ostatně děje během skoro celé výjízdky. I s motorem funím a leje ze mě pot. Celkem jsem najel na kole asi 4 hodiny a postupně mi začalo docházet, že jde opravdu o něco jiného. To, co znám z normálního kola, se musím odnaučit a to, co znám z motorky, musím aplikovat i tady. Musím se víc hýbat, držet ruce od těla a hlavně nedávat nohy ze šlapek, stupaček. To je jedním z účelů tohoto stroje, aby člověk nabral jistotu v terénu a pak, při jízdě na motorce, nechal nohy na stupačkách. To, že můžete mít nohy stále na šlapkách, umožňuje právě i vyšší střed. Opět, obava z kola, že si pedálem škrtne o kořen nebo stráž, byla zbytečná. A přejíždění klád jsem si začal užívat. To samé cesty do kopce – stejnou pěšinu, kterou sjedete, i vyjedete. Někdy trochu trialově, ale nahoru jsem se po nějakém čase tréninku dostal i já vždycky. Musím

říct, že absenci zadního tlumiče jsem moc nepocítoval. Ostatně, pro skákání schodů a podobné aktivity eDragster stvořen nebyl. A na vyžehlení terénu stačí velmi dobře široké pneumatiky.

Loni na podzim jsem si z důvodu tréninku zlepšení stability a ovládání motocyklu pořídil trialovou motorku. Kdo to kdy na trialce zkusil, ví, že to doopravdy není sranda. Jak mi řekl kamarád - tři roky se budeš učit stát na místě...a pak tě to přestane bavit. S tímhle kolem se naopak posouváte hned. S úsměvem naotech. A jen vy si určíte limit toho, kde se zastavíte. Většina cyklistů zřejmě eDragster poplve, že jde o posun o několik let zpět. Ale v důležitých detailech jde naopak o něco nového. Pokud bychom srovnávali s jinými koly podobného zaměření, možná se hodí srovnání jako mezi čtyřtáctem a dvoutáctem. Zástavba motoru a baterie u konkurence (4t) oproti eDragsteru (2t) k tomuto srovnání vybízí. Váhově jde o skoro stejné stroje, ale ovladatelnost, díky rozložení hmotnosti, je velmi odlišná. Ještě zmíním, že i když cestování není u eDragsteru hlavní doménou, někam se s ním přeci jen dojet dá. Pro delší dobrodružství nabízí RB navíc i druhou baterku, kterou můžete zavěsit pod rám. Za mě palec nahoru a kdo se chce v umění ovládání motocyklu posouvat nahoru, měl by o RB eDragster vážně zauvažovat.

P.S. Prodám trialku nebo vyměním za eDragster!



Jel jsem to asi na pětkrát, než jsem se dostal nahoru

Duchovní otec stroje, Jiří Heiník



RB (RACING BIKE / ROMAN BARTOŠ)

je česká firma, která od roku 1991 vyrábí špičkové bicykly a dalo by se říci, že od počátku jde tato značka svou vlastní cestou. Úspěch má nejen na české scéně, ale i na světových závodech. Je známa mimo jiné i díky ruční práci s hliníkem a především specifickými rámy. eDragster odkazuje na svého cyklo předchůdce, model Dragster, což byl úspěšný downhillový speciál s unikátním příhradovým rámem.