Nově a s jistotou

text **Martin Raufer** foto **Michal Červený**

Těžko si představit něco víc, něco lepšího pro pojíždění na kole po městě. Malá kola, skládací rám, a ještě k tomu pohon elektromotorem, to je prostě kombo k nezaplacení. Od této značky navíc ve zpracování, které jednak něco vydrží, jednak skvěle vypadá, a navíc má soustu drobných i větších vychytávek, často značkou patentovaných.

Tak ještě jednou otázka: Co víc byste na kole chtěli mít? Vektron má asi opravdu všechno. Dvacetipalcová kola umožňují složení celého kompletu do rozměru 41x86x68 cm, což je ale jen jedna z jejich důležitých výhod. Druhou je možnost umístění těžkého nákladu do brašen nebo na nosiči, anebo živého nákladu v dětské sedačce co nejníže k zemi a co nejblíže k těžišti kola tak, aby byly co nejméně ovlivněny jízdní vlastnosti celého kola. Tern se může speciálními brašnami též pochlubit. Novým řešením je co nejnižší uložení baterie, které podtrhuje tlak konstruktérů na jízdní vlastnosti a ovládání kola.

Rozborka sborka

Skládání tohoto elektrokola je pro Tern typické – řídítka se sklopí dolů, rám „zlomí" v půli, sedlovka ve dvou objímkách zasune na doraz, pravý pedál se v tomto případě nesklopí, ale zcela vyjme, naklopit lze také řídítka v představci. Skládání je intuitivní, pojistky skládacích páček, které zamezují samovolnému uvolnění, nedělají při manipulaci žádné naschvály. Jedno je ale třeba přiznat. Manipulace se složeným kolem je snad ještě těžší než s kolem rozloženým. Hmotnost přesahující 21 kg se zkrátka nedá obelhat. Pokud tedy mluvíme o výhodách skládaček, podtrhněme rozměr ve složeném stavu – pro uskladnění, převoz v autě nebo MHD, ale mysleme na to, že lehčí manipulace díky složení určitě není.

Kolo má masivní stojánek jako nedílnou součást rámu pro postavení ve složeném stavu a výklopný, neméně bytelný a jistou oporu poskytující stojánek u zadního kola.

+ možnost převozu objemného nákladu
+ kompatibilita a uchycení příslušenství
+ jízdní vlastnosti, všestrannost a vyváženost celku
+ velikost ve složeném stavu

− manipulace s háčky u zadních brašen

Odložení kola je tedy snadné a pohodlné, což je při jeho hmotnosti příjemné. Samozřejmostí je osvětlení vpředu i vzadu, které lze na zadní části přední svítilny vypnout a zapnout, pozor jen při manipulaci s řídítky, aby i poté svítilo, kam má. Světla jsou vítaným doplňkem nejrozličnějších prvků pasivní bezpečnosti, jako jsou reflexní pruhy na bocích plášťů, odrazky nebo velké reflexní plochy na brašnách. A pak je tu ještě manipulace s výškou sedla. Aby jej šlo zasunout co nejníže, nastavuje se výška sedla na dvou teleskopických sedlovkách a tedy dvěma rychloupínáky. Pokud to jezdec nepochopí, může ponechat sedlo zbytečně nízko, nebo překročit minimální povolené zasunutí sedlovky do rámu a poškodit jej. Rysku v žádném případě nepřekračovat. Vtipná je manipulace s pravým pedálem, jen nezapomeňte, kam jste jej odložili! K nutnému standardu v našich zeměpisných šířkách a v době, kdy se jízda na kole stává celosezonní záležitostí, patří blatníky. O těch na Ternu ani nevíte, nedrnčí, neobtěžují, nic neváží a nezachytili jsme o spodek toho předního ani při sjíždění z vysokého obrubníku.

Integrovaný systém

Rám má všechny možné úchyty pro složení i pro upevnění nosičů a brašen. Zadní masivní nosič Atlas V Rack je zpola integrovaný a lze na něj zavěsit brašny po stranách i navršit jakýkoliv náklad shora až do zajímavé nosnosti 27 kg. Nosič je kompatibilní se systémem Klick Fix a lze na něj upevnit vše ze sortimentu Tern Bucketload Pannier ve všech nabízených velikostech. Manipulace s nákladem je mimořádně snadná. Nosič je také kompatibilní s dětskými sedačkami Thule Yepp Maxi a Nexxt Maxi. Přední držák velké brašny najde úchyty na hlavě rámu. Rám, nosiče, brašny, to vše k sobě pasuje a tvoří zajímavý multifunkční celek.

Rozvor kol není nijak přehnaně ‚sražený', a proto jsou jízdní vlastnosti tak příjemné. Ano, sedíte hodně vzpřímeně a otočíte se, pokud nejedete příliš rychle, doslova na pětníku. Přesto nemáte nejmenší pocit vratkosti. Kolo jede moc hezky a jistě i ve vyšších rychlostech, ovšem limitní bude asi motorem podporovaná pětadvacítka. Že by jezdec dupal do pedálů jako šílenec, aby z Ternu vytáhl výrazně víc vlastními silami, to se předpokládat nedá. Velký převodník by ale i malá kola umožnil roztočit pohodlně do velké rychlosti. Devět převodů není v dnešní době mnoho, při motorové podpoře to u malých kol ale bohatě stačí. Vlastní jízda je požitek, stav, kdy zapomenete na detaily, ty ale tvoří onen plně funkční celek. A to jsme ještě nezmínili motor. Bez té spousty funkčních detailů by vždycky něco chybělo.

Vektron má pevnou oporu ve výklopném stojanu a pod motor ještě trčí dva masívní modré „růžky“, které kryjí motor, když chcete kolo postavit ve složeném stavu.

Kokpit s řazením, displejem, světlem, zvonkem. Jeho sklon je jištěn dvěma obrovskými pákami.

Změť trubek a svárů má svou přísnou logiku, vycházející z let vývoje skládacích kol značky Tern.

Objem přídavných tašek je monstrózní. A to je lze krásně složit do tenkého „filmu“ tak, že o nich na kole ani nevíte.

Tern Vektron Q9 Active Plus 500Wh
rám a vidlice Alu 7005 hydroformed **řazení/přehazovačka** Shimano Alivio 1x9 **kazeta** Shimano, 11–32 z. **brzdy** Shimano, hydraulické **ráfky** Kinetix Comp **pláště** Schwalbe Big Apple, 55-406 **velikost ve složeném stavu** 41x86x68 cm **velikost** uni (147–195 cm) **hmotnost** 21,9 kg (včetně pedálů a zadního nosiče) **cena** 89 990 Kč **motor** Bosch Active Line Plus, 50 Nm, 250 W 270 % dopomoci **baterie** Bosch Power Pack, 500 Wh

Široké pneumatiky odclonı́ drobné nerovnosti a kamínky, a navíc jsou vybaveny ochrannou vrstvou proti defektům a reflexním pruhem, zářícím při osvětlení do dáli i ve směru, v kterém aktivní osvětlení nesvítí.

Všechna potenciální negativa malých kol a skládacího rámu spolehlivě eliminuje motor Bosch Active Line Plus nové generace. Ten je o 25 % lehčí a o 20 % menší, než tomu kdy v minulosti bývalo. Ovládací prvek Bosch Purion je možná pamětnický, ale přehledný, a díky velikosti tlačítek přátelský.

Na co ale hodně lidí zapomíná a nepoužívá jej, to je asistent při chůzi. Skvělá záležitost. Když se kolo stane každodenním společníkem, přijde jeho chvíle docela často. Pokud si nehrajete na sport a kondiční jízdu nebo neprahnete po extrémním dojezdu, není problém používat jen nejvyšší dopomoc „turbo“. Za pedály necuká, na zadní kolo se Tern nevzpíná, žádné vibrace necítíte. Nástup dopomoci je sofistikovaný, uživatelsky příjemný, síla podpory značná. Používat ekonomický mód, ten nejnižší ze čtyř, nedává moc smysl, do nohou se pěkně zadírá. Pokud by jezdec měl pocit, že už elektrokolo neušlápne, měl by se zamyslet nad sebou a ne nad motorem, zařadit lehčí převod a zvýšit kadenci šlapání, na níž motor opět reaguje ochotně a s větší silou. Anebo může rezignovat a elektroskládačku malinko potlačit. Samozřejmě s walk assistentem. Pětistovková baterie musí v městském provozu na jednodenní používání vydržet a v testu také bohatě stačila.

Jen si přišlápnout

Samostatnou kapitolou jsou brašny, které nejsou součástí základní verze elektrokola a lze je k němu dokoupit. Přední brašna Tern Go-To Bag s popruhem na rameno je více vychytanou pracovní kabelou než klasickou cyklobrašnou. Má objem 15 litrů, vnější samostatně zapínací kapsy i vnitřní přihrádky, pojme notebook s 15“ displejem, je nepromokavá, lehká (1,47 kg), s jedním hlavním zapínacím mechanismem Fidlock a kompatibilitou Klick Fix. Součástí brašny je reflexní pláštěnka do deště. Na zadní nosič jsme k testu obdrželi dvě skládací postranní brašny Tern Bucketload Pannier. Ve složeném stavu je jen jakousi tenkou folií přiléhající k nosiči kola, ale rozložená pojme náklad velikosti krabice od cyklistické přilby. Krabice od bot do ní zapadne jako nic. K nosiči je připevněna suchými zipy, uzavření poklopu jistí systém jednoduchých a lehkých kovových háčků. S těmi se dole u kola, anebo v rukavicích nemanipuluje úplně snadno, ale přesto tu simplicita je spíš výhodou.