

Stevens E-Tremalzo



Přestože je značka z Hamburku známá především svými cyklokrosovými speciály, vystavenými díky úspěchům poměrně často před stupni vítězů, šité sortimentu elektrokol je jí mohla proslavit úplně stejně. Nevzvolili jsme do testu ale žádný crossover nebo speciál, nýbrž univerzální klasiku, kterou E-Tremalzo dokonale reprezentuje.

Chytrá semiintegrace

Tak trochu paradoxně začneme detailem, jenž je u rámu z konstrukčního hlediska nepodstatný, ale jeho provedení je u testovaného modelu tak elegantně vyřešeno, že to prostě musíme vypíchnout. Je to možnost montáže dvou košíků na bidon, což u elektrokola se semiintegrovanou baterií je má-

lokdy k vidění. Rám totiž ukrývá klasickou baterii Bosch do široké spodní trubky pod odnímatelný plastový kryt, jenž je vybaven dvojicí závitů pro košík a druhý pár závitů je na sedlové trubce. Tohle je v elektrokolech opravdu nadstandard a pro někoho dost podstatný detail. Kryt baterie je přitom dole zajištěn otočným kolečkem, takže jeho demontáž je blesková, ale drží opravdu pevně.

Rám z hliníkové slitiny vyniká svým nápadným lakem a zaujme kombinací masivních housenek svarů u hlavové trubky s těmi vyhlazenými u výztuhy sedlové trubky či přechodu té spodní u šasi motoru. Elegantní, přitom ostrá a nápadná profilace trubek předního trojúhelníku se směrem dozadu zesiluje, ale obě partie rámu nejsou ve vzájemném kontrastu. Zmíněná výztuha sedlové trubky, výraznější sloping a štíhlejší sedlové vzpěry pak dodávají rámu ostřejší trailový vzhled, který je ale jen pohledovou vlastností, protože geometrie sází spíše na pohodlnější XC hodnoty, byť s trochu větším rozchodem řetězových i sedlových vzpěr pro průchodnost širších pláštů. Zadní ostřeji profilované patky s typickým logem značky jsou ale klasicky na rychloupínák a nechybí nadstandardní počet montážních závitů pro blatníky či nosič.

Pokračování na str. 4 ⇨

Stevens E-Tremalzo



Dokončení ze str. 1 ⇨

Pohon Bosch Performance Line Cruise je svým 65Nm točivým momentem méně výkonným, ovšem trochu tišším sourozencem nejlínějšího bratříčka Performance CX, ale po našich zkušenostech s kolem v hlubším zmrzlém sněhu si dovolíme tvrdit, že jde o dostatečně silnou jednotku i pro metrákového chlapa. Kolo vůbec jako by počítalo s ne zrovna vysportovaným jezdcem. Rám má příkladnou tuhost, velikost dvacet palců není ošizená a sedlovka průměru 30,9 mm rozhodně zvládne nějaké to kilo navíc. Vysoký a těžký e-biker, to bude ideální uživatel tohoto stroje, byť geometrií či nabídkou malých velikostí na sedmadvacitkových kolech bude E-Tremalzo ideálním partnerem i pro menší e-bikerky. Zmíněná tuhost rámu i silnější průměr sedlovky se totiž paradoxně vůbec nepoděpsaly na schopnostech tlumit rázy od terénu a zmrzlé koleje či rozbité cesty ukázaly jeho překvapivě slušné tlumicí schopnosti, samozřejmě podpořené i objemem pláštů. E-Tremalzo je příjemný a komfortní společník se sportovními vložky, protože kdo by zde čekal nějaký výletní posed a lenost, nedočká se. Poseď má spíše střední délku a množství podložek pod představcem dovoluje i přes vyšší hlavovou trubku naladit buď sportovní posed, či naopak středně komfortní pozici. Ruce jezdce lehce před sebe, klasický sklon sedlové trubky a točivější předek s ostřejším hlavovým úhlem, to vše zklidňuje delší zadní stavbou, a můžeme směle vyrazit do terénu.

Výjezdy umí

Snad jako by tušil původ svého názvu v legendárním vrcholku nad Lago di Garda, dokáže se tenhle e-bike s každým stoupáním dokonale popasovat. Stovkový zdvih vpředu, delší zadní stavba a sportovní posed nebo příznivá hmotnost tomu jen nahrávají. Vůbec nebylo podstatné,



jaký má motor točivý moment, protože kombinace geometrie a pohonu ukázala i v hluboké sněhové krustě schopnosti vyškřábat se svíže i do strmějšího stoupání. Na cestách bez sněhu pak stoupací schopnosti potvrdily svoji dominanci, nicméně

kolo není jen vrchař a křivdílí bychom mu, kdybychom jej takhle zaškatulkovali. Přirozený posed a točivý předek totiž zaručí perfektní poslušnost a ovládání kola i na rovině či ve sjezdech. Předek bleskově reaguje na podněty od řídítek, takže jsme se mohli hbitě prolétnout pšínou mezi stromy, projíždět dolíky i zvládat krátké stojky, aby pak s nárůstem rychlosti zadní stavba

vše lehce zklidnila a kolo bylo naprosto poslušným. Stovkový zdvih a tuhá konstrukce vidlice s pevnou osou v zatáčkách nikde neomezují a zmíněné stoupací schopnosti nebyly na úkor těch sjezdových. Není to trailbike a delší zadní stavba nedovolí nějaké agresivnější manévry či odsakování při zdlouhání hran, v duchu XC ale nebyl problém s lehkým přesunem těžiště dozadu zvládnout i prudší sjezdové pasáže a kolo si překvapivě dobře vedlo i v techničtějších úsecích. Výkon brzd byl i zásluhou 180mm kotoučů dostatečně silný a v opačném směru to platí i o převodovém rozsahu, kdy nám nikde „nechybělo“.

Krouticí moment motoru neukázal ani v ostřejších výjezdech slabiny, takže v režimu E-MTB jsme zdlouhali ty samé úseky jako na silnějším pohonu CX. Motor řady

a v nízké teplotě nájezd kolem třiceti kilometrů v kopcovitém terénu ve zmíněném E-MTB režimu, takže setrpnější Tour či Eco režim budou při standardních teplotách a v rovinatějším profilu o násobně vyšších hodnotách. Na Turbo jsme přeplnili v podstatě jen v nejpřehradnějších výjezdech, ale rozdíl není proti E-MTB s ideálním dávkováním výkonu tak výrazný, takže v podstatě nebylo nutné jej využívat.

Co se týká osazení, řazení Deore a kazeta 11-42 se předvedly v nejlepším světle, tady by spíše jen strmější výjezdy ukázaly na to, že by 46 nebo 50 zubů občas přišlo vhod. Univerzální vzorek pláštů je klasikou jak na silnici, tak do lehčího terénu a jejich lehčí odvalování jde ruku v ruce se schopností zakousnout se ostřejšími profily na bočích do terénu v náklonu. Hodně příjemný je



Cruise sice nemá tak agresivní „odpich“ v kritických úsecích, ale jestliže někde můžeme s řadou CX volit slabší režim výkonu, tady lze totíž zvládnout na E-MTB, takže až na extrémě nebo nějaké agresivní a rychlé výjezdy tenhle pohon na nejvýkonnějšího bratříčka nijak výrazněji nezátrčí. Absence přední volnoběžky, tedy prošlápnutí klikami dozadu se současným otočením převodníku neobtěžovalo nějakým citelnějším odporem a za chvíli jsme si na to zvykli. Pětistovková baterie zaručila i na sněhu

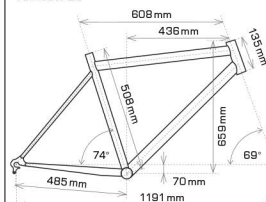
tvar řídítek i sportovnější strih komfortního sedla, což je pro delší pobyt obecně charakteristický na elektrokole jen dobře.

E-Tremalzo je ve výsledku univerzálem schopným nabídnout dostatečně živý točivý projev na úzkých pšínách, jistotu ve vyšší rychlosti, mimochodem převodový rozsah dovolil optimální frekvenci šlapání až do nějakých 40 km/h, a především pak hlad po výjezdech, v nichž dovolí jezdcům bez nějakých přesnutí těžiště zvládnout opravdu náročné „stojky“.

Technické specifikace

Rám: Al 6061 D.B.
Vidlice: SR Suntour XCR34 LD, 100 mm, Boost
Klíky: Oxygen E-Scorpio, 170 mm, 34 z.
Brzdy: Shimano BR-MT200, 180 mm
Řazení: Shimano Deore 1x10
Přehazovačka: Shimano Deore
Náboje: Shimano MT400
Ráfky: Oxygen RM-E25 Disc
Pláště: Schwalbe Smart Sam, 2,45"
Kazeta: Shimano M4100, 11-42
Sedlo: Oxygen Hivoc
Sedlovka: Oxygen E-Scorpio
Řídítka: Oxygen E-Scorpio
Představec: Oxygen E-Scorpio
Motor: Bosch Performance Line Cruise, 65 Nm, 250 W
Baterie: Bosch Powerpack, 500 Wh
Displej: Bosch Purion
Hmotnost: 22,65 kg
Cena: 70 190 Kč

Velikost: 20"



- + stabilita/točivost, hmotnost, stoupací schopnosti, montáž dvou bidonů
- převody v extréměch