

{ BIKE TEST }

# STEVENS E-PORDOI+

Jede traktor, jede do hor...

Text: Pavel Nekvinda  
Foto: Mike Koukal



Závodník týmu Cyklošvec Lukáš Smola  
v akci na sněhové nadilce!

**E**-Pordoi není u Stevense vyloženě nováčkem. Stejný název měl celo-odpružený stroj již před pěti lety, tehdy se ovšem jednalo o zcela jiný design rámu se středovým pohonom Bosch, ten k němu patřil vždy. E-Pordoi si prošel za léta ve výrobě mnoha inovacemi a poslední generaci 2019 nechybí nic z vymožeností, které by mělo současné moderní elektrokolo třídy all-mountain mít.

## JAK ŠEL ČAS

Na tomto modelu se dá vypozorovat i vývoj elektrokol u této německé značky obecně. Vidíme, jak se postupně integrovala baterie do rámu, měnila geometrie a vylepšovala pohonná jednotka i ovládání. Aby se velký výrobce bicyklů držel pouze jednoho systému pohonu, už dnes vůbec není pravidlem. Značky zkrátka chtějí mít v nabídce alternativy stejně jako u jiných komponentů. U pevných strojů Stevens prevládá v drtivé většině Bosch, u celoodpružených zase mělo dříve navrh Shimano. Ovšem právě letos se objevují

další nové modely s Boschem, neboť nová integrovaná baterie tohoto výrobce v očích uživatelů zatraktivňuje.

Letos Stevens zamíchal kartami v kategorích svého speciálního katalogu elektrokol. Vyskládal je pak na stůl do více hromádek, aby bylo opravdu jasno, kam které elektrokolo patří. Z původních šesti kategorií tak vzniklo nynějších osm. U celoodpružených strojů se to rozdělilo na E-Enduro a E-All Mountain. A druhá zmíněná kategorie pak má dva e-biky na Shimanu a dva s Boschem.

## NEZNIČITELNÝ INGOT

„Tak tohle je fakt motorka,“ prohlásil kolega, který si kolo na testování přebíral. Často hanlivé pojmenování elektrokola zde sedí jak víčko na přestavci. Nová integrovaná baterie Bosch úplně změnila vzhled tohoto fullu, původní řešení s klasickou baterií celý e-bike rozbitílo, kdežto nová mohutná spodní rámová trubka dodává celku dojem nezničitelného ingotu. I ta tlustá plusková kola hned vypadají štíhleji.

Ovšem pozor, tohle přitom není žádné enduro elektrokolo, jedná se spíše o věstranný univerzál pro terény všeho druhu a toulání krajinou po trailech i neprobádaných cestách. Geometrie je podobná jako u předchůdce, ale rozvor je jen tak pro zajímavost oproti verzi se Shimaniem o více než pět centimetrů delší. E-Pordoi+ je vcelku luxusně vybaven. Kdo neskousne nic jiného než Fox, může zůstat v klidu a najde zde osvědčené komponenty na postu vidlice a tlumiče. Rám je svařen z alu slitiny řady 6061 a vzhledem k integrované baterii bylo nutné přijít s úplně novými křívkami. Horní trubka je nyní více zalomená v přední části a hlava je položenější o jeden stupeň (hlavový úhel je nyní 66 stupňů, avšak úhel sedlové trubky zůstává na hodnotě 74°). Pokud se kolo nazývá all mountain, je třeba na něm i vyjet prudké pasáže, takže strmý úhel u sedlové trubky je prostě základ. Pro hravé a živé jezdění však potřebujeme také další potřebné parametry, proto je rám kratší, s nízkou umístěnými rádítky a perfektně položenou přední



Pluskové pneumatiky neskrývají své velké terénní ambice...

# {BIKE TEST}

vidlicí. Dá se lehce zvednout na zadní, rychle a snadno položit do náklonu v zatáčkách, hrát si s řízením, jako kdyby to byl obratný cross-country závodák, a tak dále. Pokud použijeme automobilovou terminologii, je tento Stevens velmi schopné a nadané SUV, navíc často zasahující do kategorie off-roadů.

## NAHORU A DOLŮ

Jestliže si chcete tohle elektrokolo opravdu užít, je třeba mu patřičně nalozit. Jízda po silnici je celkem nuda a u hučení těchto opravdu terénních plášťů by člověk snad i usnul. Jsou to ale držáky za každého počasí, za chvíli si na ně člověk tak zvykne, že i na namrzlému povrchu si dovolí řezat zatáčky s velkou jistotou.

Magic Mary a Hans

Dampf od Schwalbe jsou skvělý páár, nestyděli bychom se za ně ani na enduro e-biku.

Pokud máte rádi dynamickou jízdu, není problém, zadní stavba se dá díky systému odpružení a tlumiči Fox Float DPS uspat pro případ, kdy budete chtít makat ze sedla, ale proč byste to vlastně dělali? Lepší je nechat se odvézt někam k lesu. Dobře to jde na režim Tour, protože Eco je možná až moc líné, zvláště s třípalcovými gumi- mi, které spolknou docela dost energie. Baterie ukrytá v útrobách spodní trubky má kapacitu 500 Wh, ovšem ani ta není věčná, takže je třeba na to občas myslit při dávkování dopomoci.

Baterii lze z rámu jednoduše



## { E-PORDOI+ }



vyjmout a má příslušné madlo na přenášení. Nabíjet lze samozřejmě i přes konektor s krytkou přímo v rámu – netypicky až na sedlové trubce nad motorem. Ač se tato pozice zdířky pro nabíjení jeví nezvykle, ocení ji každý, kdo se nechce ohýbat až k oblasti středu, kde obvykle bývá. E-Pordoi+ je při silničních přesunech pohodlný stroj, a když rozumně využíváme motor, ani moc elektřiny nespotřebuje. Ale nejsme tu kvůli silničnímu provozu. Už v prvním výjezdu úzkou pěšinkou mezi smrky nás překvapilo, jak se dokáže tohle monstrum ladně

protáhnout úzkými zákrutami. Lahůdkou je přejízdění balvanů a kořenů, 140milimetrové zdvihy si s tím hravě poradí. Rozsah kazety 11–46 je dostačně velký na to, aby pokryl všechny potřebné převody. Maximální počet zubů je v prudkých výjezdech potřeba, abyste ve spojení se silným motorem Bosch CX zdolali i ty nejprudší stěny. To se ovšednílo třeba na balvanech, kde musíte do poslední chvíle svou ideální stopu hledat. Podle mého názoru by horská elektrokola neměla mít kazety s nižším počtem zubů, jinak si prostě jízdu v terénu neužijete naplno. Přední pastorek zde má 16 zubů, což po přepočtu kvůli převodům motoru dává adekvátní srovnání s klasickým 40zubovým převodníkem například u Shimana. Po rovině i do stoupání jede E-Pordoi+ podle

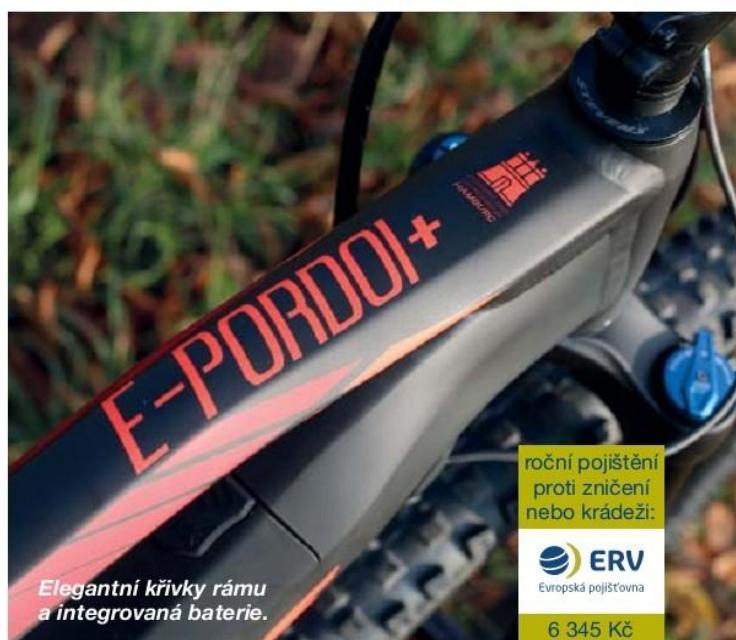


očekávání dobře, stabilita a vedení stopy jsou příkladné. Do kopců se mi dobře šplhalo i vzhledem k širokým řídítkům, která vždy preferuji pro lepší hledání stopy. Sjezdové ambice jsou předem jasné a projevují se zase při jízdě z kopce dolů. Ačkoli pod sebou vezeme téměř pětadvacet kilo, je to jízda na pohodu. Ale ta hmota je znát, pokud třeba letíte vzduchem. Musíte počítat s větší vahou tohoto e-biku. Například i zatačky projede s větší odstředivou silou. Na vycíštění hlavy je to superživý a superobratný nástroj. Stačí najít techničtější pěšinu z kopce a do kopce, vytýcit si okruh a už můžete kouzlit, zkoušet, co stroj vydrží a na co máte odvahu. A pořád se zlepšovat a dovolovat si více. Pokud se dostanete na limit a do vysokých rychlostí, máte pocit, že zdvihy musí být minimálně o 20 milimetrech výšší! Svůj přínos k tomu dají i téměř třípalcové gumy a celkové naladění stroje. Co se týká

brzd, tak Shimano Deore na velkých kotoučích fungovaly spolehlivě a nutnost nějakého upgradu jsme nepocítili.

## VERDIKT

Skvělý stroj, který v terénu nezná limity, to je E-Pordoi. Dovede vás pohodlně dovézt k lesu, kde s ním budete ne-skutečně rádit. Hravě si poradí se všemi nástrahami terénu a nikdy vás v tom nenechá. Jestli jedete po trailu do údolí nebo třeba projíždíte opačným směrem korytem potoka, nehraje to roli. Vždycky budete překvapeni a nadšení. Jelikož jde o e-bike s velmi dobré navrženou geometrií, nízko položeným těžištěm a dobře naladěným odpružením, nemůže tomu být jinak. Ještě musíme pochválit cenu, protože v tomto případě vzhledem k výbavě a jízdním vlastnostem je velice přiznivá. ■



## STEVENS E-PORDOI+

**Cena:** 103 990 Kč

**Rám:** alu 6061, pevná osa 12 × 148 mm, integrovaná baterie Bosch PowerTube

**Vidlice:** Fox 34 Float Rhythm E-Bike+, zdvih 140 mm, pevná osa 15 × 110 mm

**Tlumič:** Fox Float DPS Performance E-Bike+, zdvih 140 mm

**Motor:** Bosch Performance CX, 250 W

**Baterie:** Bosch PowerTube, 500 Wh

**Ovládání pohonu:** Bosch Purion, na řídítkách

**Střed a kliky:** Oxygen E-Scorpo, převodník 16 zubů

**Přehazovačka:** Shimano Deore XT

**Řazení:** Shimano SLX, 11 rychlostí

**Řetěz:** Shimano CN-HG601

**Řídítka:** Oxygen E-Scorpo

**Představec:** Oxygen E-Scorpo

**Sedlovka:** Oxygen E-Scorpo

**Sedlo:** Oxygen Roccia

**Zapletená kola:** ráfky Sun Ringlé Duroc, náboje Shimano Deore

**Pláště:** Schwalbe Magic Mary Evolution a Hans Dampf Evolution (27,5 × 2,8")

**Brzdy:** Shimano Deore, hydraulické kotoučové, kotouče 203 mm

**Brzdové páky:** Shimano Deore

**Velikosti:** 16, 18, 20, 22"

**Hmotnost:** 24,8 kg

**Stránky výrobce:** [www.stevensbikes.de](http://www.stevensbikes.de)

**Stránky dovozce:** [www.cyklosvec.cz](http://www.cyklosvec.cz)