E-TOTEM TAURUS

Vstup mezi elitu

Text: Zdeněk Dokoupil, Mike Koukal, foto: Mike Koukal

Značku E-totem máme v povědomí již několikátý rok jako výrobce elektrokol, který jde vlastní cestou a o svých produktech hodně přemýšlí a nejde za každou cenu po naservírované asijské konfekci. Společnost z Letohradu se zabývala vývojem vlastního středového pohonu už před lety a má ho stále v nabídce pro střední třídu svých elektrokol. V katalogu značky najdeme s tímto motorem levnější crossová a městská kola. Ovšem pro své vlajkové lodě si E-totem vybral jeden z nejlepších středových pohonů současnosti vyvinutý německou značkou Brose, který se prodává také pod obchodní značkou Continental – Conti eBike System. Světově známý výrobce pneumatik a cyklistických plášťů tak vstupuje do oboru elektrokol, a to nejen tímto pohonem, ale dalšími vlastními systémy.

MÁLO JE NĚKDY VÍCE

E-totem to s nabídkou modelů nijak nepřehání, v duchu méně je více má aktuálně k dispozici cca 20 typů elektrokol různého zaměření, od terénních, přes crossová, městská až po skládačky, tříkolky a přestavbové sady. Letošní rok je pro E-totem velmi významný především proto, že začal nabízet středový pohon Conti eBike System a tím se zařadil mezi hrstku domácích výrobců nabízejících také e-biky s kvalitními a opravdu prémiovými středovými motory. A konkrétně s pohonem Brose je zatím jedinou domácí značkou na trhu, která tuto jednotku dává na svá elektrokola. Premiéru si Conti eBike System odbyl na výstavě For Bikes, kde E-totem představil všechny tři modely – horské elektrokolo Taurus, pánský cross Elite a dámskou verzi Eiger. První ze jmenovaných jsme ihned po výstavě (jak je vidět i ze zápisků testovacího jezdce) řádně vyzkoušeli.

OSAZENÍ S ROZUMEM

Taurus je postaven na hliníkovém rámu s 27,5” koly. A rám je samozřejmě speciálně navržen pro středový pohon Conti eBike System. Odpružená vidlice SR Suntour Air XCR je vzduchová a nechybí na ní páčka blokace. K dispozici jsou tři velikosti rámu: 18, 20 a 22”. Jistě by přišla vhod ještě jedna menší velikost, ale tam bychom už měli problém s umístěním baterie. Škoda, že se nepodařilo na rámu dotáhnout integraci baterie a ještě promyšleněji ji zakomponovat do celku. Přitom pohon Brose k tomu přímo

vybízí, jelikož je motor otočen směrem ke spodní rámové trubce. Výrobci, kteří již Brose montují ve velkém, tohoto hojně využívají, aby baterie zůstala co nejvíce „schována“ v rámu. E-totem má standardně namontovanou baterii Li-Ion 36 V/11,6 Ah, 418 Wh. Uchycení k rámu pomocí speciálního držáku je velmi pevné, baterie se za jízdy nijak nehýbe a ani nevyluzuje nežádoucí zvuky a neklepe. Nechybí ani bezpečností zámek a LED diodový ukazatel stavu nabití baterie. Velkou výhodou tohoto pohonu je hlavně do budoucna svoboda ve výběru baterie. Na Continetal/Brose se dá napojit prakticky cokoli, co nám vyhovuje technickými parametry. Nejsme tak odkázáni na diktát výrobce a po letech, až přijde na řadu výměna baterie, nás repase vlastního akumulátoru bude stát o mnoho tisícovek méně než výměna standardní baterie jiné značky.

Jelikož jde o horské elektrokolo, kde se počítá s prudkými výjezdy v terénu, mělo by být kolo vybaveno vhodnými převody. Taurus má vepředu jeden převodník s 38 zuby, který pracuje s devítkovou kazetou s rozsahem 11–34 zubů, řazení je Shimano Deore. Součástí klik je torzní snímač, který rozpozná, jak silně šlapeme do pedálů, a podle toho nám vypočte sílu elektrické dopomoci. Vzhledem k účinnosti tohoto pohonu je zpřevodování dostatečné, ale na ty největší extrémy by sportovní jezdci pochopitelně uvítali další odlehčení. Vše se dá ale naladit v rámci dalších úprav a tuningu. Shimano se postaralo ještě o brzdy, ráfky jsou od Remerxu a pláště od Schwalbe. E-bike s deklarovaným dojezdem 120 kilometrů má hmotnost lehce přes 21 kilogramů.

CO JE POD KAPOTOU?

Pohonná jednotka má výkon 250 W a krouticí moment až 50 Nm. Je vybavena rychlostním i torzním (tlakovým) senzorem, které 420krát během jedné sekundy vysílají impulzy do řídicí jednotky. Výsledkem je velmi harmonické a plynulé dávkování síly příšlapu. Pro optimální funkci je důležité i samotné umístění pohonné jednotky. Pohonná jednotka plynule přechází do spodní rámové trubky. Kromě obstojné vizuální stránky tak bylo dosaženo maximální průchodnosti terénem. Další zajímavostí je vyosení pohonné jednotky směrem doleva. Tím vznikl dostatečný prostor pro převodník (případně řemenici) a s tím přímo souvisí i dodržení správné řetězové linky. Převodník je připevněn na čtyřramenný unašeč, který má standardní rozteč 104 mm. Toto důmyslné řešení rovněž umožňuje použití dvou převodníků v kombinaci s přesmykačem. Záleží tak na samotném výrobci elektrokola, pro jaké řešení se rozhodne.

OVLÁDÁNÍ NEMŮŽE BÝT SNADNĚJŠÍ

LCD displej je umístěný nad představcem, tedy uprostřed řídítek, a je propojený s dálkovým ovladačem na levé straně řídítek. Jeho téměř „smartphone-design“ respektuje moderní trendy. Kromě funkcí jako u běžného tachometru (aktuální rychlost, maximální rychlost, průměrná rychlost, ujeté denní kilometry a celkové kilometry) si jezdec může vybrat ze čtyř režimů asistence. Samozřejmě nechybí ani režim vypnutí asistence. Pro úplnost dodáváme, že ve spodní části LCD displeje je Mini USB port pro snadné propojení s PC.

Dálkový ovladač motoru byl navržen tak, aby ovládání pohonu bylo maximálně snadné a zároveň pohodlné. Hlavním prvkem je kolíbkový přepínač, který jezdec ovládá palcem levé ruky. Na něj pak navazuje rukojeť s pojistnými objímkami proti nechtěnému protočení. Vysokou kvalitu dálkového ovladače Ergon potvrzuje i fakt, že získal prestižní ocenění Eurobike Award Gold 2014 a Red Dot Design 2014.

Z JABLONCE AŽ NA HŘEBEN

Testovali jsme v hornatém okolí Jablonce nad Nisou i v Máchově kraji kolem Bezdězu na asfaltu i mimo silnice v terénu. Nevynechali jsme ani velmi prudké výjezdy po úzkých trailech, kde naše rychlost často klesala pod 8 km/h. Utvrdili jsme se prakticky ve všem, co výrobce udává – tichý chod, vysoká účinnost, plynulé dávkování síly a v neposlední řadě také snadné ovládání. Tento pohon lze modifikovat až do točivého momentu 80 Nm – záleží na výrobci, jak si pohon přizpůsobí. Testovaný Taurus rozhodně nebyl nastaven na maximum, ale i tak byla jízda na něm velmi příjemným zážitkem. Kolo bylo schopno s klidem vytáhnout stokilového jezdce až na hřeben Jizerek, zde jsme použili nejúčinnější režim asistence. Motor je naprosto tichý, s kultivovaným chodem, žádné cukání nebo nechtěné vibrace. Převodník s 38 zuby v kombinaci s kazetou 11–34 umožňuje udržovat vysokou rychlost v případě, když pohon automaticky vypne.

Kompaktní pohonná jednotka Conti eBike System vyvinutá německou značkou Brose je pootočena tak, aby plynule navazovala na spodní rámovou trubku a zbytečně netrčela.

Převodník na klikách s logem Continental má standardně 38 zubů. V kombinaci s kazetou o rozsahu 11–34 zubů nejsou překážkou ani prudká stoupání.

{E-TOTEM TAURUS}

Taurus má čistý a elegantní styl s neskrývaným sportovním duchem.

To jsme ocenili zejména na dlouhých rovinkách. V úzkých kamenitých úsecích přišla vhod vychvalovaná světlá výška tohoto pohonu, která je navržena tak, abychom neměli v extrémech žádná omezení. Kamenem úrazu všech systémů s jedním převodníkem je padání řetězu, proto výrobci osazují kola různými kladkami a napínáky. Conti eBike System v podání E-totemu zůstal vůči padání řetězu imunní po celou dobu testování.

VERDIKT

Takto promyšleně a ekonomicky postavené elektrokolo za zajímavou cenu je na trhu tak trochu zjevením. Zvlášť když si člověk představí, jakými dalšími úpravami motoru i kola z něho může udělat opravdu nabušený a výkonný e-bike, který bude sloužit spolehlivě, ochotně a bez reptání. A pokud se něco pokazí, lze provést opravu za dobré peníze a z dostupných náhradních dílů. Toto se povedlo! ■

Multifunkční displej přehledně informuje o všem podstatném najednou, aniž bychom museli složitě překlikávat v menu a rozptylovat se během jízdy v terénu.

Zavírání vidlice ovládáme páčkou na řídítkách. Rám je v oblasti spojení s hlavovou trubku opatřen vyztužením na spodu spodní rámové trubky.

E-TOTEM TAURUS

Cena: 54 990 Kč
Motor: 250 W, středový Conti eBike System, 50 Nm, 3,4 kg
Baterie: Li-Ion, 36 V/11,6 Ah, 418 Wh
Životnost baterie: výrobce neudává
Doba nabíjení: 3,5 hodiny
Řídicí jednotka: Conti eBike System
Nejvyšší rychlost: 25 km/h
Udávaný dojezd: 120 km
Komponentová sada: Shimano Deore a ostatní díly této značky
Ovládací rozhraní: kolébkový ovladač na řídítkách
Vidlice: SR Suntour Air XCR RL-R
Rám: alu slitina
Hmotnost: 21,5 kg (20")
Dostupné velikosti: 18, 20, 22"
Kontakt na výrobce: *www.e-totem.cz*

1/ Přehazovačka Shimano Deore poskytuje dobrou kvalitu za rozumnou cenu. Nejsou důležité gramy, ale odolnost při zatížení. 2/ Kolébkový ovladač je jednou z mnoha předností tohoto pohonu. Je vyroben německou značkou Ergon a je opravdu ergonomický. 3/ Senzor šlapání je umístěn na zadním kole, jako to známe z většiny elektrokol. Dalším je torzní senzor, který najdeme uvnitř na klikách. Ten detekuje, jaký na ně při šlapání vyvíjíme tlak.

Z DENÍKU TESTOVACÍHO JEZDCE

6. 4. 2016

KDE: silnice Kamenice-Mimoň-Zákupy-Kamenice

KOLIK: 20 km, převýšení cca 100 m, prům. rychlost 24 km/h, stupeň dopomoci 4 po celou trasu

POZNATKY: kolo se velmi dobře ovládá, displej je přehledný s dobrou čitelností, ukazatel stavu nabití baterie je přehledný. Řazení stupňů příšlapu je plynulé. Omezující je vypnutí motoru při dosažení rychlosti 25 km/h. Opětné zapnutí motoru se děje při rychlosti 23 km/h. Motor se v krátkých intervalech zapíná a vypíná. Řazení převodů a činnost brzd je bezproblémové. Počáteční stav kapacity baterie 80 %, konečný 50 %.

7. 4. 2016

KDE: silnice Kamenice-Mimoň-Kamenice-okolí Kamenice

KOLIK: 30 km, převýšení cca 120 m, prům. rychlost 23,0 km/h, stupeň dopomoci 4 po celou trasu

POZNATKY: počáteční stav baterie 50% nabití, výdrž 30 km (z původního 80% nabití najeto 50 km). Doba nabíjení baterie z 0 % na 100 % byla poté 3,5 hodiny.

8. 4. 2016

KDE: terén Kamenice – Lasvice (3× okruh v lese s celkovým převýšením cca 250 m vedoucí přes Nové Zákupy a Kamenici)

KOLIK: 40,5 km, převýšení 250 m, prům. rychlost 21,7 km/h, stupeň dopomoci 4 (30 km) a 3 (10 km)

POZNATKY: počáteční stav 100% nabití. V terénu je využití motoru výborné, při nášlapu okamžitě zabírá, což je výhodné zejména při rozjezdu do strmého kopce. Motor běží velmi tiše, zabírá plynule a omezení při rychlosti vyšší než 25 km/hod není v terénu tak výrazné a omezující jako na silnici. Ovládání displeje je jednoduché a snadné, zejména u volby stupňů příšlapu. Vypnutí motoru při konečné fázi baterie je strmé a okamžité, to hodnotíme jako překvapivý poznatek. Doba nabíjení baterie z 0 % na 100 % činila 4 hodiny.

9. 4. 2016

KDE: silnice Kamenice-Brniště-Kamenice-Zákupy--Kamenice

KOLIK: 21,1 km, převýšení cca 150 m, prům. rychlost 24,1 km/h, stupeň dopomoci 4 po celou trasu

POZNATKY: počáteční stav baterie 100 % kapacity, konečný stav baterie 75 %. Jízda je, až na zapínání a vypínání motoru při rychlosti 25 km/h, příjemná.

NABÍJENÍ: Nabití článků ze stavu nula na 100 % trvá 3,5 hodiny. Nabíječka 4A se v podstatě dá nazvat rychlonabíječkou.