

Na plný Plynplyn!

Český trh s elektrokoly se svou pestrostí blíží trhu s klasickými biky. Letos se rozrostl o další značku, konkrétně o španělský Gasgas. Že jste o něm nikdy neslyšeli? Já dosud také ne, ale měl jsem možnost tuto neznalost napravit a jeden z modelů vyzkoušet na vlastní kůži.

Už při vybalování z krabice jsem poznal, že bike není žádný neduživý hubeňour. Spíš působil, že atakuje přední pozice nejtěžších elektrokol na trhu (váží téměř 26 kg). Za toto nelichotivé hodnocení jsem se po bližším prozkoumání trochu zastyděl. Vepředu vidlice Domain se 170 mm, vzadu tlumič Super Deluxe s piggyback nádobkou, masivní svařenec rámových trubek s hlavovou. Tohle kolo není stavěné na šolichání trailů. Tohle kolo musí vydržet pořádnou nálož. Teprve nyní jsem si všiml nápisu na sedlové vzpěře: Enduro 2.0. A najednou mi ten mohutný bike začal dávat smysl.

Základ tvoří masivní hliníkový rám se zalomenou horní rámovou trubkou a zdvihem zadní stavby 160 mm. Geometrie je uzpůsobena pro jízdu z kopce. Úhel hlavové trubky je položený na 64°, reach je 485 mm, což je u velikosti L nadprůměr. Stejně tak je i zadní stavba delší, celých 460 mm. Všechny tyto rozměry vedou k rozvoru dlouhému 1285 mm. To už je tak dlouhé kolo, že se mi málem nevešlo na nosič.

Aby celek fungoval, musí spolu ladit všechny části. V případě modelu Enduro 2.0 byly použity sice kvalitní, ale cenově dostupné komponenty. Proto při výběru odpružení padla volba na vidlici RockShox

Domain R, která se svými 38 mm širokými vnitřními nohami je dostatečně tuhá, ale současně ořezaná na dřev, takže je vybavena pouze vzduchovou komorou DebonAir pro nastavení tvrdosti a laděním odskoku. Místo nastavitelné tlumič patrony Charger je pravá noha na korunce uzavřena pouze zátkou. Také celková hmotnost (přes 2,5 kg) je o 200 g vyšší než základní model dražší vidlice Zeb.

Podobně je na tom tlumič RockShox Super Deluxe Select. Nastavitelný je pouze objem vzduchu v komoře DebonAir a odskok. Alespoň je vybaven piggyback rezervoárem, který zvětšuje objem oleje v tlumiči, čímž sni-

JEDNODUCHÉ OVLÁDÁNÍ

Celý systém je ovládán pouze levým palcem. Na pohled laciné plastové provedení dokazuje, že v jednoduchosti je síla. Monochromatický displej zobrazuje jen ty nejdůležitější informace. Biker se tak místo sledování obrazovky může naplno věnovat jízdě.

PITNÝ REŽIM

Na spodní rámovou trubku pod tlumič lze umístit láhev o objemu 0,5 l. Je však nutné zvolit buď speciální s přímkou montáží na rám, nebo košík s bočním vysouváním.

VIDLICE

RockShox Domain R se zdvihem 170 mm zvládne překonat většinu nástrah, které jí budou kladeny do cesty. Robustní nohy dokreslují agresivní vzhled celého kola.





GASGAS G ENDURO 2.0

rám hliník 6061, 29", zdvih 160 mm, boostová osa 12×148 mm, UDH patka
motor Yamaha PW-X3, 250 W, 85 Nm
baterie Simplo, 20 Ah, 720 Wh, 36 V
tlumič RockShox Super Deluxe Select, 230×65 mm



vidlice RockShox Domain R, zdvih 170 mm, boostová osa 15×110 mm, DebonAir

zdvihy (P/Z) 170/160 mm

řazení Shimano Deore SL-M5130 (1×10)

přehazovačka Shimano Deore RD-M5130 (11-43 zubů)

kliky Gasgas EC40 (převodník 38 zubů)

brzdy Tektro Orion HD-M745, čtyřpístkové (kotouče 203 mm)

zapletená kola (ráfky/náboje) Mach 1 Trucky 30, vnitřní šířka 30 mm/Gasgas DA210

pláště Continental Trail King, 29×2,4"

teleskopická sedlovka Gasgas, průměr 34,9 mm, zdvih 150 mm

sedlo Gasgas MTB

řídítka Gasgas Riser 35 mm, šířka 780 mm, prohnutí 9°, zdvih 10 mm

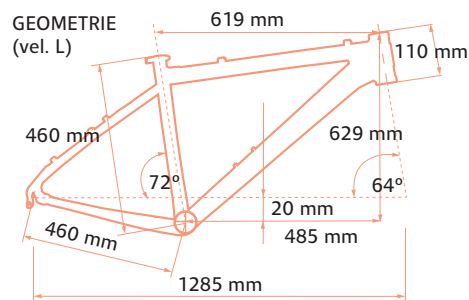
představec Gasgas 35, délka 50 mm

hmotnost 25,7 kg (vel. L, bez pedálů)

hmotnost kol (P/Z) 2530/3425 g (včetně kazety, kotoučů, plášťů a duší, bez pevných os)

akční cena 69990 Kč

www.intersport.cz



žuje teplotu uvnitř a zlepšuje tak jeho chod. Systém odpružení zadní stavby je klasický čtyřčep, u elektrokol nejčastěji používané řešení kvůli umístění motoru místo středové osy. Masivní vahadlo svědčí o tom, že to Gasgas myslí s výdrží a odolností svých kol opravdu vážně.

Abych pravdu řekl, vůbec mi absence ladění komprese nevadila. Vidlice i tlumič chodily v podstatě lineárně. Až překvapivě hladce žehlily všechny nerovnosti. A že jich bylo. Během šlapání po rovině se kolo sice dost houpalo, ale moc jsem si z toho nedělal. Ztráty energie způsobené propružením kompenzuje motor. Jen možná u tlumiče bych zvážil použití spacerů pro zvýraznění progresivity na konci zdvihu. Celkově se kolo při jízdě z kopce chovalo výborně. Dlouhý rozvor zajišťoval dostatečnou stabilitu a zdvihy pohlcovaly překážky jednu za druhou. V techničtějších pasážích mě překvapilo, že i přes značně položenou vidlici, dlouhý rozvor a vysokou hmotnost byl bike velmi obratný.

Za vším hledej pohon. V tomto případě japonskou Yamahu. Motor PW-X3 dispo-

nuje jmenovitým trvalým výkonem 250 W (v souladu s evropskou legislativou) a maximálním krouticím momentem 85 Nm. Bohužel jsem nikde nenalezl údaj o maximálním výkonu, ale z jízdních zkušeností vím, že je dostatečný. Projev motoru je plynulý bez výraznějšího kopání. Jen při rozjezdu umí kopnout, když je nastaven vysoký stupeň podpory. O dostatečné síle motoru svědčí skutečnost, že kolo si zachovává svou dynamiku i při jízdě do kopce. Mírně začne ztrácet dech, když se sklon terénu přehoupne přes 10 %. Stále táhne dostatečně, jen mírně poklesne rychlost a vzroste hlučnost.

Uvnitř spodní rámové trubky se skrývá úložiště energie v podobě 36V baterie o kapacitě 20 Ah, což odpovídá 720 Wh. Takové množství energie zabalené do válce váží přibližně 4 kg. Vyjmutí baterie je možné a velice snadné. Stačí sejmout plastový kryt na spodní straně rámu, klíčem odemknout zámek, který chrání baterii před nechtěným vyjmutím, a opatrně ji nechat vyklouznout ven. Kryt s baterií nejsou pevně spojeny, takže je možné jezdit i bez ní.

Ovšem leda z kopce, protože do kopce to žádný požitek není. Ale během transportu

kola na nosiči auta se každé uspořené kilo hodí.

Yamaha dává přednost požitku z jízdy před složitým nastavováním. Alespoň tak usuzuji podle dálkového ovladače, který je velmi jednoduchý, ale funkční. V levé části na horní straně je dvojice velkých tlačítek pro přepínání jízdních režimů. Zbytek zabírá monochromatický displej s modrým podsvícením, který je rozdělen na čtyři základní segmenty. Levý sloupec zobrazuje úroveň podpory motoru, kterých je celkem pět. Na pravém sloupci se nachází ukazatel stavu baterie, členěný po malých dílcích. Dvě třetiny hlavního prostoru zabírá ukazatel aktuální rychlosti a pod ním se nachází jediný přepínatelný prostor. Tam lze postupně zobrazovat dojezd, dílčí počítadlo vzdálenosti a počítadlo celkem ujetých km. Jiné informace displej nenabízí.

Na spodní straně ovladače se nacházejí tři tlačítka. Zapnutí/vypnutí systému, zapnutí/vypnutí světel (pokud jsou na kole nainstalována a připojena do systému) a tlačítko walk assist (asistence motoru při chůzi). To je umístěno úplně vlevo kvůli snadnému dosahu palcem. Walk assist jsem zkoušel



při šplhání do prudkého kopce a byl jsem zklamán. Podpora motoru při chůzi je tak slabá, že biker musí kolo tlačit za své. Na druhé straně ovladače u montážní objímky je gumová krytka micro-USB portu. Ten není určen pro nabíjení mobilního telefonu nebo GPS, jako tomu u některých systémů bývá, ale slouží výhradně jako servisní port.

Ovládací jednotka nabízí pět různých režimů podpory (Eco+, Eco, STD, High a EXPW), které se volí tlačítky vedle displeje. Zároveň lze aktivovat automatický režim asistence motoru. Ten nastavuje takový režim, jaký jezdec aktuálně potřebuje. Využívá k tomu čtveřici senzorů (tenzometr, kadenci, rychlost a sklon) a poskytuje ideální asistenci motoru s ohledem na optimalizaci dojezdu.

Zcela tristní je konektivita s GPS navigací a mobilními telefony. Dálkový ovladač

Yamaha Display A bohužel nedisponuje technologií Bluetooth (ani ANT+), takže jej nelze spárovat s žádným dalším zařízením.

Mechanický pohon je zde zastoupen řadou Shimano Deore s desetipastorkovou kazetou o rozsahu 11 až 34 zubů, kterou doplňuje převodník s 38 zuby. To působí v dnešní době 12pastorkových systémů jako zjevení. Už jsem se s tím u e-biků setkal. Motor v podstatě nahrazuje menší převodníky, proto není třeba velkých zadních pastorků. Celý systém funguje perfektně, a protože se počítá s rychlejším opotřebením kazety a řetězu, je to i celkem ekonomické řešení.

Rychlé sjezdy terénem v kombinaci s vyšší hmotností kladou velké nároky na brzdový aparát. Čtyřpístkové brzdy Tektro Orion tyto nároky plní k mému překvapení beze zbytku. Doplněné o 203 mm velké kotouče mě ani jednou nezklamaly. Ergonomie pák je sice navržena pro dva prsty, ale já si vystačil jen s ukazováčky.

Endurovému konceptu vůbec neladí volba pláště Continental Trail King. Jak název napovídá, jsou určeny výhradně na traily a tvrdší zacházení jim není moc po chuti. Na suché hrabance klouzaly a ostré kameny na nich zanechaly znatelné šrámy. Podobné je to i s teleskopickou sedlovkou se zdvihem „pouhých“ 150 mm. Podle dnešních trendů bych u velikosti L očekával minimálně o 20 mm vyšší zdvih.

E-bike Gasgas G Enduro 2.0 zcela dostává svému jménu. Tohle kolo není na odpoled-

ní vyjíždky rozkvetlou loukou, je určené na drsné zacházení v marastu, kamení, kořenech, a to čím rychleji, tím lépe. Ve výjezech motor bez skrupulí nahrazuje lanovku. Mám pocit, že to je jeho hlavní náplň. Díky omezení rychlosti na 25 km/h se na rovině pořádně ani nezahřeje. Ale v kopcích exceluje. Umožnil mi projet si terénní úseky opakovaně několikrát po sobě. Stabilita ve sjezdu mě nutila zkoušet stále vyšší rychlosti a v kopcích motor tahal a tahal. Byla jen otázka času, kdo z nás vzdá první. Nakonec neustálé střídání výjezdů a sjezdů nevydržela má zápěstí a já se musel chtít nechtě odebrat na cestu k domovu.

Teprve tam mě překvapila výdrž baterie. Na maximální režim EXPW jsem ujel 60 km v terénu s převýšením 1200 m a průměrnou rychlostí 22,4 km/h. Tato hodnota zcela překonala mé očekávání. Při použití automatického režimu jsem se dostal s dojezdem přes 80 km. Když uvážím, že kolo má 26 kg, tak to jsou úžasná čísla. Velká kapacita baterie se projevila i během nabíjení. Na plnou kapacitu to trvalo lehce přes pět hodin. Je tedy dobré cesty plánovat a kolo včas dobít. Nabíjecí konektor je umístěn v sedlové trubce uvnitř rámového trojúhelníku kousek nad motorem. Je tedy dobře skryt před mechanickým poškozením. Proti prachu a vodě je chráněn dobře padnoucí tlustou gumovou krytkou.

Tento e-bike není závodní speciál, ale svým osazením, cenou, a hlavně jízdními vlastnostmi cílí na širší veřejnost, která chce drtit terény za rozumné peníze.

Text a foto: Matěj Stejskal

TROCHA HISTORIE

Firma Gasgas vznikla ve Španělsku roku 1985 a jejím zaměřením byly trialové motorky. Využila toho, že trial byl v té době v Katalánsku nedílnou součástí lokální kultury. S prvními úspěchy se jejich portfolio začalo rozšiřovat mezi další odvětví terénních motocyklů. Největší rozmach zažila firma v 90. letech a zkraye nového tisíciletí. Kvůli nutným investicím do nových technologií a globální expanzi se v následujících letech objevily finanční problémy, které přivedly firmu v roce 2015 k insolvenční. V roce 2019 v ní kupuje rakouský výrobce motocyklů KTM významný podíl, čímž je Gasgas v podstatě zachráněn. Tím také začíná éra elektrokol. Věrně svému původnímu zaměření, vyrábí Gasgas převážně celoodpružené modely určené do nejnáročnějších terénů.