



text Petr Štěpánek
foto Markéta Navrátilová

GIANT TWIST SPORT VYPADÁ NA PRVNÍ POHLED JAKO ZCELA BĚŽNÉ MĚSTSKÉ KOLO. MÁ TRADIČNÍ GEOMETRII RÁMU V PODOBĚ DVOJITÉHO TROJÚHELNÍKU, DVACETIOSMIPALCOVÁ KOLA A SEDMIRYCHLOSTNÍ ŘAZENÍ. AŽ NA DRUHÝ POHLED SI VŠIMNETE MASIVNÍHO NÁBOJE V PŘEDNÍM KOLE. PRVNÍ REAKCE JE: DYNAMO? NA NĚJ JE ALE NÁBOJ PŘÍLIŠ VELKÝ. UKRÝVÁ TOTIŽ ELEKTROMOTOR, KTERÝ KOLO POHÁNÍ VPŘED.

vinu v eco a polovinu ve sport módu a v cíli ještě zbývalo přes čtvrtinu baterie. Normal mód je vlastně tak trochu navíc, většinou z kola buď chcete ždímat, co to dá, a pak volíte sport, nebo potřebujete dojet co nejdál, a pak volíte eco. Giant dělá i verzi s dvěma bateriemi a tam se dostanete za 140 kilometrů na jedno nabytí.

Je to kolo

Máte-li obavy, že vás policista vykáže z cyklostezky, protože sedláte motorové vozidlo, nemusíte se bát. Elektromotor se zapojuje, jen když šlapete, navíc pouze do rychlosti 25 km/h. Takže na jakékoli cyklostezce se chováte jako průměrný výletník, tedy předvídatelně jako jakýkoli jiný cyklista závislý jen na síle svých nohou. Znovudobytí baterie trvá asi 4 – 6 hodin.

Jaký je tedy pocit z jízdy? Od prvních okamžiků velmi pozitivní. Příznám se, že jsem

Elektromotor se zapojuje, jen když šlapete, navíc pouze do rychlosti 25 km/h

Někdo tě tlačí

Šlapáním poháníte zadní kolo a elektromotor pohání přední. Jak to může fungovat? Funguje to tak, že za klikami se nachází elektronické zařízení, mozek, který vyhodnocuje intenzitu šlapání a podle něj přidává na předním kole. Baterie je vzadu na nosiči. Překvapivě to funguje, dokonce na výbornou.

Tři módy

Volit můžete mezi třemi intenzitami podpory šlapání, normal se střední intenzitou, sport s maximální intenzitou a eco, která maximalizuje využití baterie. V eco módu ujedete po rovině přes 70 kilometrů. Na novou baterii jsem dojel z Lochovic do Prahy, přes kopce a přes padesát kilometrů, polo-

na kolo nasedal s nedůvěrou. Byla dvojitá charakteru. Jednou z nich byl tradiční macho přístup, k čemu já cyklista, odkojený Štěchovičákem (omlouvám se všem hora-lům, ale v Praze větší kopce nemáme) potřebuji pomocný motorek. Tou druhou je obava, zda pohon na obě kola bude fungovat. Obojí pustíte z hlavy už při rozjezdu.



Baterie je odnímatelná

Kolo totiž vyrazí jako motorka, motor reaguje již na slabý záběr do pedálů. Výsledkem je, že z křižovatky jste po naskočení zelené ještě rychleji než obvykle. Pokud nejste

z Újezda, zapotíte se tak jako tak a také baterie „hoří“ rychleji. Machisté a sportovci pozor, po čtrnácti dnech výlučného užívání elektrokola vám dá na vaši silničku zabrat

Na elektrokole můžete jezdit ve zvonových nohavicích bez obav, že se chytanou do řetězu

z města a časté zastavování vás netrápí, přesvědčí vás první kopec. Nahoru vyjedete, ani nebudete vědět jak. Žádné pocení, zadýchávání nebo pálení ve svalcích, prostě si šlapete svou frekvencí a elektřina pracuje částečně za vás. Pokud ale zdoláváte Petřín

i ten nejmenší brdek! Zajímavé je i chování kola v zatáčkách, s pohonem na obě kola je stabilnější. Platí to ale jen, když šlapete právě do oněch zmíněných 25km/h. Nad 25 km/h se kolo chová jako klasické trekové kolo. Nutno ovšem dodat, že v praxi těch-

to rychlostí dosáhnete jen ve sjezdu. Po rovině a do kopce prostě počítejte, že rychlost nad 25 km/h neudržíte, kolo je těžké a náboj Nexus od Shimana má zpřevodování tak akorát pro asistovanou jízdu.

Co nabízí

Snad jediná nevýhoda předního pohonu se projevuje v jízdě do prudkého kopce po nezpevněné cestě, tam špatně zatížené přední kolo prokluzovalo a po pár pokusech poslalo jezdce do chůze. Na asfaltu, byť sebeprudším, ale nic takového nehrozí. Vstříc výšinám jedete tempem Armstronga, Schlecka či Contadora a klidně si u toho můžete zapálit cigaretu. A cyklisté kolem nechápou, tedy alespoň do doby, než spatří přední nábu a baterii vzadu. A když dojde elektřina? Giant Twist je pořád kolem se vším všudy, tedy klikami, pedály a převody, a tak s trochou větší dřiny a výrazně pomaleji prostě šlapete dál jako na jakémkoli jiném kole. Co ještě Giant za 36 000 Kč nachystal? Ocelový rám s předním odpružením integrovaným mezi rám a vidlici a zadním v sedlovce, obojí plní turistickou funkci výborně. Nastavitelný představec Tranz X originální konstrukce s rychloupínákem a pojistkou, také nastavení posedu bez náradí je otázkou mžiku. Zadní bubnová brzda je součástí náboje Nexus, přední je ráfková V-brzda. Mechanická kotoučovka by byla lepší, rám ani vidlice s ní ale nepočítají. Chybět vám nicméně nebudou, kolo brzdí spolehlivě.

Narozdíl od mnoha městských kol a skládaček dodávaných v jedné velikosti je Giant k máni ve třech velikostech v „damské“ verzi a ve třech v „pánské“, čímž uspokojí jezdce všech postav, od nejmenších až po ty přerostlé. Velikost L byla pro 187cm vysokého testovacího jezdce akorát a XL uspokojí i velikány kolem dvou metrů. Na opačném konci kolo velikosti S bez horní rámové trubky s prostupitelným rámem svezde spolehlivě

Dopravní prostředek velkoměst budoucnosti

Tentokrát v naší sérii kol vhodných pro běžnou dopravu představujeme elektrokolo. Do určité míry se jedná o návrat do doby před sto a více lety, kdy první motocykly byly vlastně bytelnějšími koly, kde byl nějak na rám ukurtován motor a pracně řešeno zpřevodování. Po sto letech slepé uličky dané dominací ropy a tím nafty a benzínu jako výlučného pohonu vozidel, jsme se dostali k elektřině. Ač méně účinná (ČEZ vyrábí v některých svých hnědouhelných elektrárnách elektřinu s účinností pod 30%) než přímé spalování, nabízí nám ve městech tišší a čistší alternativu k vozidlům poháněným naftou či benzinem. Svým způsobem máme pod kontrolou i doplňování paliva, prostě baterii na noc připojíme do zásuvky a nemusíme nikam na čerpací stanici. Elektrokolo je přitom díky svým omezením pořád bicyklem. Nejčastěji je elektromotor odpojen po dosažení rychlosti mezi 25 a 30 km/h. Díky tomu vám zůstávají práva cyklisty. Můžete jet po cyklostezce nebo společně se pěšími, směte do lesa, kam mají jinak motorová vozidla ze zákona vjezd zakázán, můžete legálně podjíždět, což motorka nesmí, po sesednutí se stáváte chodcem, takže projdete i tam, kde je vjezd zakázán. Ve větších městech jste navíc díky dopravním zácpám rychlejší než auto, ale často i než městská hromadná doprava. Elektrokolo si s sebou můžete za dvacet pět korun vzít i do vlaku, pořád se právně jedná o bicykl. Oproti automobilu – tuně plechu poháněné litry fosilního paliva rychlostí chůze po evropských velkoměstech, na elektrokole poháníte elektřinou zhruba metrů a vy jedete a auta stojí. Šetříte také životní prostředí, protože spotřeba je nesrovnatelně nižší, než jakou má vedle vás krokem se ploužící automobil. A k tomu žádný výfuk a emise. Elektrokolo má našlápnuto stát se dopravním prostředkem velkoměst budoucnosti.

i ty nejmenší. Městské Kendy na ráfcích Alex se zaslouží o pohodlnou jízdu bez defektů. Ve standardní výbavě je i nosič s pumpičkou a brašňami, baterie je integrována do nosiče, přední světlo pohání stejná baterie jako kolo, zadní má vlastní baterii. Integrovan je i zámek zamykající zadní kolo do rámu, určitě si ale s sebou vezte i pevný zámek pro uchycení ke stojanu.

Sedmirychlostní řazení Shimano Nexus s planetovou převodovkou v zadním náboji umožňuje uložit převodník, pastorek i řetěz do plastového krytu, řetěz je po dvou měsících provozu a několika průtržích mračen a po jízdách blátem stále jako z fabriky. Příjemné je, že lze převod měnit i při stání na

křižovatce. Zápor je příšerný zvuk, kterak řetěz tluče o plastový kryt. Na polní cestě či pěší zóně z kočičích hlav je slyšet stovky metrů daleko. Za tuto cenu ale můžete na kole jezdit ve zvonových nohavicích bez obav, že se chytanou do řetězu. Kolo si časem určitě najde široké spektrum uživatelů, od lidí dojíždějících za prací po výletníky, pro které zážitek nutně není spojen se sportovním výkonem. Hodit se bude každému, komu přijde vhod ta trocha postrčení. Vzpomínáte, jak vás při prvních pokusech na kole vždycky někdo tlačil? Na Giantu se ten pocit rychle vrátí a do cíle se dostanete rychle bez námahy a pocení. Skoro jako na mopedu.



Intenzitu podpory elektromotoru ovládáte z říditek



Nad středem najdete centrální mozek pohonu s indikátorem stavu baterie a módem přepínání intenzity práce motoru



Motor je uložen v předním náboji

Giant Twist Sport

Až na druhý pohled si všimnete masivního náboje v předním kole, který ukrývá elektromotor. Šlapáním poháníte zadní kolo a elektromotor pohání přední, což funguje tak, že za klikami se nachází elektronické zařízení, mozek, který vyhodnocuje intenzitu šlapání a podle něj přidává energii. Baterie je vzadu na nosiči, volit můžete mezi třemi intenzitami podpory šlapání a dojedete na jedno nabití baterie až sedmdesát kilometrů. Systém se vypíná při překročení rychlosti 25 km/hod.

- + ovladatelnost, snadná jízda ve všech směrech
- 70 km na jedno nabití patří mezi špičku mezi elektrokoly (140 km při dvou bateriích)
- čistá trekingová geometrie umožňuje i svižnou sportovní jízdu
- řetěz tluče na nerovnostech o kryt a je hlučný, brašny se za jízdy otvírají
- lidé s omezenou hybností by ocenili rám bez horní trubky (Giant též dodává)

rám	Twist Sport AluxX
vidlice	odpružená Giant Oversized Monoshock
brzdy	Shimano Rollerbrake
kola	Shimano Nexus / Giant Twist Sync Drive motor v náboji
řazení	Shimano Nexus, 7 rychlostí
velikosti	M, L, XL
baterie	Lithium – Ion
hmotnost	25 kg
cena	35 999 Kč / 45 159 Sk / 1 499 EUR (pouze pro SR)