



29"

KTM MACINA SCARP SX PRIME

KONEC HONBY ZA DOKONALÝM E-BIKEM!

TEXT: PAVEL NEKVINDA, ONDŘEJ VYSYPAL FOTO: ONDŘEJ GRUND

Vývoj trhu s elektrokoly, to je jeden velký hon za dokonalostí a perfektními stroji. Začíná to v kreslicím programu nebo na rýsovacím prkne u návrhářů a končí hotovým výrobkem, který si zákazník vyzvedne u prodejce elektrokol. Někdy si říkáme, kdy se to zastaví nebo zpomalí? Anebo kde se nachází a jaký je konečný stav, cílový bod, moment maximálního naplnění a spokojenosti? Pochopitelně je iluze myslet si, že to jednou skončí. Vývoj půjde pořád dál, stále se vyvíjí a testuje, taky aby už za rok nebo dva byla elektrokola ještě lehčí, povedenější a výkonnější. Nicméně v průběhu této evoluce občas narazíme na stroj, u kterého jen úlevně vydechne a řekneme si: „Tak dost, to nám stačí. Tohle je ideální kolo a lépe, dále, výše nebo rychleji to nejde.“ Co myslíte, je to vůbec možné?



KE SPOKOJENOSTI STAČÍ!

Tato kacířská myšlenka, že lépe to už nejde a tohle elektrokolo vlastně bohatě stačí k úplné spokojenosti, nám prolétla během testu vrcholného karbonového fullu **KTM Macina Scarp SX Prime**. Je to doslova klenot na kolech, a to i přes to, že má nad sebou ještě o 70 tisíc dražší model s přídomkem Exonic. I námi testovaný Prime je skutečně filigránskou prací dotaženou do posledního detailu. Jak je pěkný na pohled, tak dobrý a kvalitně osazený a fungující je také uvnitř a pochopitelně i při jízdě, na vlastní kůži. Jede jako nejostřejší píla a funguje jako nejpřesnější hodinky. Geometrie tohoto karbonového fullu je přesně na rozhraní mezi několika přístupy. Těmi je sportovní cross-country styl anebo trochu volnější, ale stále rychlé a výkonnostní trailové ježdění a hoblouvaním oblíbených, ne nijak extrémních



bikeparkových lajn, kde zdvihy odpružení 140 mm ještě dostačují.

LEHKÝ RÁM I MOTOR

Základem elektrokola je jednak karbonový rám, jednak moderní, lehký a kompaktní středový pohon Bosch Performance Line SX. Začneme tedy rámem, jenž je z karbonu a využívá osvědčenou geometrii i kinematiku neelektrických závodních horských kol rakouského výrobce. Na rovinu si řekneme, že KTM produkuje skutečně prvotřídní závodní stroje pro všechny disciplíny, takže se můžete spolehnout na to, že úhel vidlice, sedlové trubky, konstrukce zadní stavby i prepřokování – to všechno prošlo důmyslným vývojem, nekonečným testováním, zkoušením a ověřováním. Dotažené jsou veškeré detaily jako umístění nabíjecí zdířky s praktickým plastovým krytem anebo masivní ochrana řetězové vzpěry před možnými údery od neposedného řetězu. U lehkých elektrokol z karbonu je celý postup návrhu i výroby ještě náročnější a je potřeba zvažovat mnoho faktorů, neboť do rámu se musí zakomponovat i motor a do spodní rámové trubky zase baterie. KTM se drží svého osvědčeného postupu a umístění baterie do šikmé roury shora, nikoli zespoda. To s sebou nese mnoho výhod, kromě jednoduššího přístupu je to hlavně zachování extrémní pevnosti i tuhosti hlavní rámové trubky. Že ten-

hle e-bike půjde odhodlané a nekompromisně za pedálem a za plynem, jak říkají motorkáři, na to se můžete spolehnout.

Když už zmiňujeme ty motocykly, je namístě poznamenat, že na jednom konci rakouského městečka Mattighofen sídlí výrobce kol a elektrokol **KTM Fahrrad GMBH**. Na druhém konci městyse stojí také továrna s oranžovým logem ve štítu, KTM AG, ale firmy spolu kromě onoho světového proslulého loga nemají nic společného. Cesty motorek a kol i elektrokol se rozdělily před desítkami let, obě firmy mají úplně jinou vlastnickou strukturu. Výrobce motorek KTM se ocitl v insolvenční a řeší svou restrukturalizaci a další fungování, což je ale byznysový případ, který se nijak netýká výrobce elektrokol KTM. Bohužel některá média, dokonce i málo informovaní prodejci kol a elektrokol, nechtěně část veřejnosti, a záměrně dokonce pryč i konkurenční značky nyní zneužívají potíže firmy vyrábějící motocykly KTM k poškozování zmíněné společnosti KTM Fahrrad GMBH. Takže na to myslíme, než začneme zaměřovat jablka s hruškami a šířit nepravdy anebo dezinformace.

ZÁVODNÍ GENY

Od této informativní vsuvky tedy pokračujeme k námi testovanému elektrokolu. Vidlice je lehce položená, ale ne vyloužená do enduro stylu, neboť Scarp v sobě nezapře ony zmíněné závodní nebo chrtí geny a také patřičné vlahy pro technickou a rychlou jízdu v terénu. Nízká položená řídlíka dostávají jezce do sportovní pozice, ve které se na nákup nebo zevlování po náměstí beztak ani nejždí. Revír modelu Scarp je jinde. V sedle tohoto e-biku ozdobeného prvotřídní zlatou Kashima sestavou vidlice, tlumiče i teleskopické sedlovky je potřeba ukázat, že ho zasloužíme. Ostatně naše nasazení a poctivé bušení do pedálů očekává také středový motor Bosch SX. Byl postaven a naprogramován tak, aby pomáhal maximální podporou pouze tomu, kdo šlape vyšší frekvenci a také trochu více dráždí torzi senzor motoru silou vlastních nohou. Jinými slovy řečeno – motor dává maximum, když se do toho opře i jezdec a jede trochu aktivněji, s určitým nasazením a vyšší kadencí.

VÝKON I APLIKACE

Motor Bosch SX je vylepšený, s menším tělem a nižší hmotností než například model Bosch CX. Jeho nejsilnější stránkou je nicméně progresivní chod, kdy dokáže až na základě



Roční pojištění
proti zničení
nebo krádeži:

ERV
Evropské pojistovna
7 895 Kč
ERVpojistovna.cz

vyšší frekvence šlapání vydolovat z útrob podporu s hodnotou až 600 wattů. Tím pádem se jezdec může spolehnout na opravdu silnou dopomoc, která jej nezastaví před žádným výjezdem prudkou stojkou anebo technicky členitým a stoupajícím trailem. V řeci čísel je to kroutilý moment až 55 Nm, který je ale přetaven do skutečně masivní podpory, má-li motor dostatek impulzů od torzního čidla i senzoru otáček pedálů. Nový motor disponuje vyspělým ekosystémem Smart System, jenž povýší elektrokolo na skutečného parťáka pro sport, výlety i zábavu. A v neposlední řadě také pro praktické a ryze funkční účely, jako je servis anebo zabezpečení e-biku. Svoje elektrokolo můžete propojit s aplikací Bosch eBike Flow, a tím pádem mít přístup k pohonu, akumulátoru i displeji a řídící jednotce. Veškeré aktualizace elektrokola získává bezdrátově a má pod kontrolou všechny funkce, které uživatel potřebuje k ovládní, servisu i zabezpečení. Prostřednictvím tele-

fonu lze zobrazit například i navigaci, přizpůsobovat trasu podle zájmů a vyhledaných cílů, nastavovat jízdní režimy a jejich charakteristiku, sledovat údaje o servisu a opotřeбенí elektrokola, zamknout jej proti odizení i zabezpečit proti nežádoucímu pohybu a další věci.

VYBRANÁ SESTAVA

Jestliže rám a lehký motor s integrovanou baterií zasluhují absolutorium, můžeme to samé prohlásit také o sestavě komponentů na tomto stroji. Kashima zlatý tlumič a vidlice FOX fungují ukázkově a nabízejí možnost precizního nastavení citlivosti i opory ve sjezdových pasážích a rozbitém terénu. Řídicí soustava Shimano XTR funguje příkladně, a jestliže máte rádi lankovou klasiku a nevyžadujete bezdrátové řazení, budete nadmíru spokojeni. Brzdy Shimano XT jsou čtyřpístkové a jejich funkce je bez připomínek. Lehké výplety dělané ve spolupráci s DT Swiss nabízejí kromě nízké váhy také potřebnou boční

tuhost. Vše na tomto elektrokole funguje v dokonalé souhře. Sedlo dává na první dobrou znát, že pohodlí na něm není pro masy, nýbrž pouze pro jezdce s osezenějšími zadními partiemi, kteří ocení jeho profilování a sportovní pevnost.

JÍZDNÍ DOJMY

Lehkost, dynamika a ochota zrychlovat jsou hlavní dojmy po nasednutí na toto elektrické KTM. Motor jsme aktivovali na Bosch Control-rolleru na horní rámové trubce a mezi režimy proklíkáváme pomocí řídtkového ovladače (ale jde to i tlačítkem na rámu, kde současně vidíme barevné LED diody, které nám dávají informaci o tom, jaký mód motoru je právě aktivní). Sevřeme měkké, ale současně příjemně pevné a neprotáčející se pěnové gripy ESI, skloníme se nad řídtky a můžeme se vrhnout do prvních oblouků. Díky lehkému celku není problém zvednout kolo na zadní, na výjezdech ze zatáček doslova vystřelovat kupředu, a když přijde kámen, kořen nebo hrana, tak se v pohodě vznášet nad terénem a všemi ostrými hranami. Tenhle e-bike uvítá, bude-li mít jeho majitel pilotní papíry anebo alespoň dostatek odvahy na delší skoky na trailech, protože do vzduchu se mu opravdu chce. Jeho výjezdové i



sjezdové schopnosti jsou perfektní, nízká hmotnost a snadnější manévrovatelnost doslova vyzývají ke stoupacím hrátkám a pokořování výjezdových rekordů. Na co stačí nohy jezdce a motor e-biku, to není problém vyjet. Při cestě dolů po rozbitém trailu je dobré myslet na to, že i zdvih 140 mm a také tenkostěnné a spíše rychlé a univerzální pláště mají zejména v bahně svoje limity. Nicméně ochota stroje naklápět se do zatáček a současně držet stopu a obě kola v kontaktu s terémem je prostě famózní.

VERDIKT

Co říct na závěr, když kritizovat není co? Možná bychom pro větší hravost zvládli mít o centimetr nebo dva kratší představec, ale to by zase už mohlo být problematické pro dokonalou integraci kabeláže, která přes představec vstupuje do hlavové trubky a dále do rámu. Zpracování tohoto modelu je perfektní, temně modrý a elegantní lak je doplněn světle modrými prvky a doslova jako šperky na něm září zlaté komponenty FOX. 🏆



KTM MACINA SCARP SX PRIME

CENA: 211 790 Kč

Rám: karbon

Motor: Bosch Performance Line SX (250 W, 55 Nm)

Baterie: Bosch CompactTube 400 Wh

Ovládání: Bosch Mini Remote Flatbar Smart System

Nabíječka: Bosch 2A

Vidlice: FOX 34 Float 29" Factory e-Tune Grip2 Kashima, 140 mm

Tlumič: FOX Float Factory 2-P 230 x 60 Kashima, 140 mm

Přehazovačka: Shimano XTR, 12 rychlostí

Razení: Shimano XTR, 12 rychlostí

Retěz: Shimano M8100-I2

Kazeta: Shimano Deore XT, 10-51 zubů

Předvodič a klíčky: KTM aluminium, 34 zubů

Brzdy: Shimano XT, hydraulické, čtyřpístkové, kotouče 180 mm

Kola: KTM Prime Carbon Trail 29 CL, ráfky 30 mm, pevné osy, vyrobeno DT Swiss

Pláště: Maxxis Rekon EXO/TR 62-622, 29"

Sedlovka: FOX Transfer Factory Kashima, 31,6 mm

Sedio: PROLOGO Proxim W450 Sport T2.0 Rails

Gripy: ESI Chunky silicone

Představec: FSA NS MTB, -10° ICR

Řídítka: KTM Prime II flat Carbon, 740 mm

Nosnost: 140 kg

Hmotnost: 17,5 kg

Výrobce a distributor: www.ktm-bikes.at