



„Hele, kolik chtěj u týchle pumpy za kilowatt? Tolik?! Hmm, to u Globusu jsou levnější...“ Jo, tak takovýhle diskuse nás v budoucnu možná čekají. Ještě před pár lety bychom něco podobného četli nejspíš jen ve sci-fi literatuře, ovšem dnes už je možné si stroj poháněný elektromotorem pořídit i do své garáže – a nemusíte si kvůli tomu kupovat trolejbus. Je tu totiž Vectrix.

Elektrický ÚHOŘ

Text a foto: Scoob

Vectrix





■ Vypočítávat výhody alternativního pohonu, v tomhle případě tedy elektromotoru, by bylo nošením sov do Atén (příklad pro Středoevropy: je to

samý jako nosit dříví do lesa, čili – pro zvlášť nechápavé jedince – zbytečnost). Pomineme-li šetrnost vůči přírodě, to znamená nulový hodnoty emisí, CO2 a znečištění vůbec (jsme zvědaví, kdy stádo těchto skútrů uvidíme parkovat před sídlem strany Zelených; panu Bursíkovi i paní Jacques by slušely určitě víc, než dieselové či benzinové limuzíny), pádným důvodem pro pořízení tohoto strojek jsou provozní náklady. Vzhledem k tomu, že elektřina (i přes neustálý zdražování) je pořád cca desetkrát levnější než cena benzínu, netřeba dalších argumentů. A to jsme jen u paliva, směle si též můžete odečíst i investice v podobě filtrů a oleje. Jistě, Vectrix není perpetuum mobile, takže něco ho pohánět musí a tím něčím je nikl-metal-hydridový (NiMH) akumulátor s kapacitou 30 Ah a odhadovanou životností asi deset let (či 80 000 km). Jedno jeho nabití na dojezd 100 km vychází pak asi na 10 Kč, takže o úspornosti nemůže být pochyb.

Tolik tedy základní představení a vyjmenování výhod. Jaký ale Vectrix je skutečně? Jde o převratnou záležitost, nebo jen excentrický výstřelek? Taky nás to zajímalo, a tak jsme milýho Vectrixu protáhli peklem testování – a zde je výsledek.

Meluzína

Prvním pocitem je asi překvapení – Vectrix není žádný subtilní nedochůdče, naopak jde o pořádného macka s hmotností 210 kg. Sice jsem ho okoukal už vloni na podzim v Paříži, ale tam se mi zdál nějaký menší... holt už si houby pamatuju. Ale neberu to nijak negativně, naopak, už podle sedla to bude pohodlný svezení a já mám pohodlí rád. Když jsme u toho sedla, podíváme se, jaký je pod ním místo. Jo, slušný, helma se tam vejde určitě... a co to tady je? Kabel? No jo, fakt, žlutý napájecí káblík úhledně stočený na dně zavazadlového prostoru. To jsou věci... Strkám klíček do spínačky, otáčím jí a už sleduju digitální displej, který předvádí, co všechno dovede – obsahuje rychloměr, tripmaster a info o přibližném dojezdu. Kontrolky vás pak informují mimo jiné o stavu nabití baterie. Poslušen instrukcí mačkám obě páčky na rukojetích a ejhle – na levém budíku se objeví výrazný nápis „GO“, což si i se svými chabými znalostmi angličtiny dovedu přeložit jako pokyn k jízdě. Fajn, tak teda go, Vectrix, go! Beru za heft, zpočátku opatrně (přeci jen s tímhle krasavcem nechci fláknout na prvních pár metrech), a už je tu první zatáčka. Vectrix do ní vplouvá majestátně a s klidem, bez nervózního vlnění, mnohdy tak typického právě pro skútry. Následuje delší rovinka, takže vezmem za „plyn“ trochu víc – hmmm, akceleruje to teda hodně slušně, jen ten zvuk vytočeného motoru mi chybí, Vectrix svým zvukovým projevem připomíná nejspíš meluzínu. Nicméně i to se dá u elektrického vozidla řadit spíš k přednostem a těžko můžu



čekat řev racingových Akrapů. Zkouším brzdit, brzdy fungují slušně, ostatně, jsou to Bremba, takže se to dalo čekat. Znovu se rozjždím a tentokrát zkouším onu pověstnou rekuperaci. Co že to je? No v podstatě to, že otočíte plynovou rukojetí na druhou stranu, než jako byste přidávali, a v tom okamžiku nejenže brzδίte, ale zároveň dobijíte akumulátor. Šikovná věc, jen to nechce, zvlášť na vlhkém povrchu, s tím rekuperováním přehnat, zadní kolo se může bloknout. Ale rekuperace není jediný kouzlo: pokud stojíte a otočíte rukojetí, jako byste rekuperovali, Vectrix začne couvat, což je zvlášť do města dost šikovná věc. Prostě je vidět, že tady někdo myslel hlavou. Ale města jsem si užil dost, pryč z něj. Dávám heft na doraz a 16 kW výkonu dokáže vystřelit Vectrix k hranici 100 km v hodině. Ani v týhle rychlosti se nezačne skútr chovat nějak nepřístojně, navíc zjišťuju, že ochrana proti větru je skutečně účinná. Bohužel dalším zjištěním je fakt, že když držím tzv. „pl-

nej“, kapacita akumulátoru klesá mnohem rychleji (později dobrovolník Hanzz, který si Vectrixu užival o víkend a snad na něm i spal, zjistil, že při tempu okolo 100 km/hod. vydrží kapacita cca na 50 kilometrů, se snižující se rychlostí se vzdálenost zvyšuje – při průměrné čtyřicítce dělá ujetá vzdálenost kolem sta kilometrů, pak je třeba vyhledat nejbližší pumpu... jéé, kecám, zásuvku, a počkat dvě hodky, než se akumulátor nabije).

Takže jak? Dle mého názoru jde o zajímavou věc, která může mít budoucnost. Kdybych se já osobně rozhodl pro velkého skútra na ježdění po městě, byl by Vectrix určitě jedním z kandidátů, když už kvůli ničemu jinému, tak kvůli provozním nákladům. Protože jinak umí všechno, co jeho kolegové s klasickými motory... a navíc je svým způsobem exotické a exotika mně baví. ■

Vectrix

Hodnocení

👍 úsporný provoz, šetrný k životnímu prostředí, exotika, záta motoru

👎 krátký dojezd, poměrně dlouhá doba nabíjení akumulátorů

Technická data

poměr:

motor: bezkomutátorový stejnosměrný, integrovaný v zadním kole
baterie: NiMH, 30 Ah, 3,7 kW/h, 125 V
maximální proud: 275 Amps
výkon: 16 kW @ 3 000 ot./min⁻¹
kr. moment: 65 Nm

převodovka: planetová, integrovaná s motorem v zadním kole
výška sedla: 770 mm
maximální rychlost: 100 km/h
hmotnost: 210 kg
pneu přední/zadní: 120/70 14 / 140/60 13



Cetelem
 A BNP PARIBAS company

Cena: 236 000 Kč*

přímá platba, např. 25%:	29 203 Kč
délka splácení v měsících:	12-72
splátka/měs od:	3 968 Kč
hav. pojistné/měs od.:	1 243 Kč
RPSN od	10,45 %

