

Společnost Bosch varuje před tuningem elektrokol

05. 09. 2018, Bosch eBike Systems

Provádět tuning elektrokol je nejen nebezpečné, ale také velmi riskantní. Nehledě na to, že takový zásah může elektrokolo poškodit a dojde ke ztrátě záruky, hrozí v případě nehody takto upraveného vozidla nejen krytí finančních nákladů v důsledku odpovědnosti, ale také další postihy.



Bosch eBike Systems vyzývá všechny, aby se zdrželi úprav elektrokol, spočívajících v tzv. tuningu elektrokol, který má za následek zvýšení výkonu, resp. zvýšení maximální rychlosti elektrické asistence. Na elektrokola s asistovanou podporou elektropohonu do 25 km/h a jmenovitým výkonem motoru 250 W je právně pohlíženo jako na „klasická“ jízdní kola/bicykly. Jejich majitelé tedy nemusí takováto vozidla registrovat na úradech, není jim přidělována registrační značka vozidla, není nutné pojištění a také nemusí být držitelem řidičského oprávnění. Ve veřejném zájmu je, aby si elektrokola zachovala výše uvedené parametry a byla stále považovaná za jízdní kola.

Co je to tuning elektrokol? Pomocí tzv. hardwarového klíče nebo chiptuningu je možné zvýšit maximální rychlost pro asistované šlapání. Je však nutné si uvědomit, že takovouto manipulací se z elektrokola stává neoprávněně moped se všemi konsekvencemi, které z toho pro majitele/řidiče vyplývají. „Většina zákazníků a prodejců si neuvědomuje nebezpečí, kterému se takovou úpravou vystavují“, říká Siegfried Neuberger, výkonný ředitel společnosti ZIV a dodává: „Zákazníci by se jen stěží uchýlili k tuningovým úpravám, pokud by dovedli předvídat možné důsledky jako např. ztrátu záruky, policejní kontroly, nebo rizika spojená s dopravními nehodami.“

Je nutné si uvědomit, že výše uvedený technický zásah způsobí trvalé konstrukční změny, na které nejsou navrženy ani výkonné komponenty systému Bosch eBike Systems. Především jsou vyššímu zatížení vystaveny brzdy, jsou však ovlivněny i komponenty jako řídítka, vidlice, rám atd. Tuning tak ovlivňuje bezpečnost celého elektrokola, což ohrožuje nejen jeho řidiče, ale také ostatní účastníky silničního provozu. Každý, kdo provádí tuning elektrokol, by si měl být vědom možných nehod a zranění z nich plynoucích. Je zde také konsekvence s vyvoláním diskusí nad zpřísněním pravidel ze strany tvůrců legislativy – což v konečném důsledku poškodí všechny „uvědomělé“ uživatelé elektrokol.

V boji proti tuningu elektrokol spolupracuje společnost Bosch eBike Systems s výrobcí jízdních kol, sdruženími a úřady. Asociace zavádí vlastní povinnosti výrobců proti manipulaci s elektropohonem, obsahuje řadu opatření proti úpravám jako je propojení průmyslových sdružení, spotřebitelských organizací, policie, výzkumníků v oblasti dopravních nehod, inspektorů, testovacích institucí a médií. „Společnost Bosch eBike Systems se zavázala k zodpovědnému chování v oblasti elektrokol se všemi právy i povinnostmi. **Nedbalé a nezodpovědné chování poskytovatelů tuningu nesmí ohrozit stav, že elektrokolo je legislativně stále jízdním kolem. Proto bojujeme proti tuningu a trvale rozvíjíme naše technologie.**“ říká Claus Fleischer, generální ředitel společnosti Bosch eBike Systems.



Pro orgány činné v trestním řízení platí jasná a právní povinnost zahájit vyšetřování v případě, že se dozví o tuningu elektrokol. V takových případech se obviněná osoba, která tuning provedla, rychle stává osobou žalovanou. Norma EN15194:2017 stanovuje jednotný evropský standard pro elektrická jízdní kola. Při nákupu elektrokola, který vyhovuje normě EN 15194:2017, je jeho součástí doklad, že elektrický pohon a jeho součásti splňují minimální požadavky této normy.

Ať už je elektrokolo používáno na cesty do/z práce, pro rekreační vyjížděky nebo jako sportovní prostředek, je užíváno napříč všemi věkovými kategoriemi. Všichni jsou nadšeni z nové, ekologicky šetrné dopravy; díky dostatečně výkonným komponentům se cyklistika stává bezstarostným potěšením. Elektropohon ukončí namáhavou jízdu a nabízí příjemnou podporu, kterou lze přizpůsobit individuálním schopnostem. **Pro fascinaci z jízdy na elektrokole, je tuning naprosto zbytečný.**

Zdroj: <https://www.bosch-ebike.com/de/ebike-erleben/ebike-tuning/>

Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Společnost Bosch není v České republice jediná, která je předmětem zájmu „tuningářů“, tito úpravci se věnují také elektropohonům Shimano, Yamaha, Brose, Bafang atd.

Neznalost? Neomlouvá! Uvedené společnosti nabízí/provádí tento tuning i s vědomím toho, že takovýmto zásahem se z elektrokola stane vozidlo nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích v České republice. Dlužno podotknout, že ti „serióznější“ na tuto skutečnost alespoň upozorní. Těžko si lze představit **zákazníka, který si takovýmto zásahem znehodnotí „dobrovolně“ elektrokolo mnohdy za vyšší desítky tisíc korun a ještě za to tisíce korun zaplatí.** Motivace úpravců je jediná – prodat bez ohledu na bezpečnost zákazníka, resp. ostatních účastníků. Řidič takového vozidla je totiž potenciálně nebezpečný nejen sobě, ale také ostatním účastníkům silničního provozu.

Bez tuningu to nejede? Samozřejmě jede a dostatečně. „Během své praxe jsem reálně vyzkoušel přes stovku elektrokol, testovali jsme mj. také např. kopec na Petřín. Dlužno podotknout, že nejsem žádný střízlík (pozn. cca 110 kg) a se všemi elektrokoly jsem bez problémů jedlo z největších stoupání v Praze vyjel.“, říká Ing. Lukáš Kadula z Centra dopravního výzkumu v. v. i. a dodává: „Měl jsem také možnost v rámci propagace na uzavřené silnici projet se na upraveném elektrokole, které mělo maximální rychlost až 70 km/h. I na základě této zkušenosti vím, že s elektrokolem má takový dopravní prostředek pramálo společného a je nebezpečný nejen cyklistovi, ale především jeho okolí. **Tuning elektrokol vnímám jako naprosto absurdní službu, která elektrokolo znehodnotí, resp. z něj udělá nebezpečné vozidlo, které nesmí na silnici.**“



Zdroj: Ing. Lukáš Kadula, CDV

Jak je to se zárukou? Někteří úpravci přesvědčují zákazníky, že tento zásah nemá na záruční podmínky vliv. Vyjádření společnosti Bosch je zcela zřejmé. V případě reklamace je profesionální diagnostické zařízení schopno nejen číst verze softwaru, konfigurační a chybové údaje, ale také detekovat/odhalit tuningový zásah a záruční oprava tak nepřipadá v úvahu.



Pojištění odpovědnosti v případě tuningu elektrokol nestačí. Pro případ dopravních nehod, resp. krytí pojistných událostí slouží tzv. povinné ručení. Jak je to v případě cyklisty, který zaviní dopravní nehodu? Pokud nemá sjednáno pojištění odpovědnosti, které hradí újmy způsobené jinému, musí finanční plnění hradit z vlastních zdrojů. **Pokud pojišťovna, u které je sjednáno pojištění odpovědnosti, zjistí, že škodu zavinil řidič vozidla nezpůsobilého k provozu na pozemních komunikacích** (což elektrocolo po tuningu, z důvodů uvedených výše, bezesporu je), **odmítne pojistné plnění a náhrada škody jde za řidičem-viníkem.** Problémy však mohou nastat i v případech, kdy je takové vozidlo pouze účastníkem dopravní nehody – pořád je nutné si uvědomit, že není způsobilé k provozu na pozemních komunikacích.

*„**Nejde jen o nerespektování legislativy.**“* říká Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel CDV a dodává: *„V rámci Hloubkové analýzy dopravních nehod jsme již šetřili i nehody s účastí elektrokol. V důsledku těchto nehod bylo u cyklistů evidováno např. zhmoždění hlavy, oděrky bérců, zlomená žebra, holenní kosti a další zranění. Všechny nehody měly jedno společné – ani jeden z cyklistů neměl v době nehody cyklistickou přilbu. S tímto nešvarem bojujeme dlouhodobě – v poslední dekádě nemělo přilbu 85 % usmrcených cyklistů. V jednom případě nemohlo být o elektrocole ani řeč – výkon až 7 kW a maximální rychlost atakující 70 km/h hovoří za vše.“*

Cyklisté jsou jedním z dílčích cílů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. V oblasti těžce zraněných cyklistů nebyl doposud ani v jednom roce splněn stanovený předpoklad. **Elektrokola jsou trendem, který má každoročně vzestupnou tendenci a budou se na silnicích (nejen v České republice) vyskytovat v čím dál větší míře.** V souvislosti s výše uvedeným je nutné apelovat na veřejnost, především pak na společnosti provádějící tuning elektrokol, aby nevystavovali účastníky silničního provozu nebezpečí, které takové vozidla mohou na pozemních komunikacích způsobit. Reakce/apel jednoho z leaderů na poli elektropohonů pro elektrocola pak hovoří za vše.

Ing. Lukáš Kadula, +420 778 888 359, lukas.kadula@cdv.cz
Oblast hodnocení bezpečnosti a strategií
Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno

