

Spolehlivý pracant

Když se řekne e-bike, peněženka se většinou otřese strachy. Také ve Velu se setkáváte převážně s testy e-biků, jejichž cena se nedrží při zemi, protože na nich najdete spoustu zajímavých technologií. A právě toto vydání je toho důkazem takříkajíc exemplárním. Tentokrát jsme se ale rozhodli vydat opačným směrem, do dostupných cenových hladin. Za modelem Muan MX z produkce mladé české značky Levit.

Jeho test jsme pojali trochu jinak, než je běžné. Čtyřicet dětí Velo Akademie se chystalo na týdenní letní cyklotábor v Jizerských horách, a tak tam Levit zamířili s nimi. V mých rukách jakožto trenéra. A takové

hory nabízejí dostatečné možnosti, jako bike podrobit detailní a náročné prověrce.

Stíhat dvanáctiletým dětem, které jsou v kondici a v tréninku, už není úplně jedno-

duché, ani když jste zcela fit, a tak se elektrokola stále častěji stávají běžnou pomůckou trenérů v mládežnických oddílech. Snadno s nimi obsáhnete celou skupinu, dojedete na špiči vydat nějaké pokyny nebo doženete

RÁM

Bytelný hliníkový svařenec ze slitiny 6061 je dodáván ve třech velikostech a má poměrně výrazný sloping, příjemný pro nastupování i sesedání. Na stránkách dodavatele je praktická tabulka pro výběr velikostí.

**ŘAZENÍ**

Kompletní řadicí sada Shimano Altus 2000 obsluhuje řetěz KMC X9 na devíti převodech kazety od 11 do 36 zubů a převodníku s 38 zuby, pro elektrokolo z této kategorie jde o dostačující rozsah.

VIDLICE

Odpružená vidlice SR Suntour XCM HLO se zdvihem 100 mm a zamykáním z korunky našla své limity jen v extrémně náročném terénu.



LEVIT MUAN MX

rám Alu 6061

vidlice SR Suntour XCM HLO, zdvih 100 mm, zamýkání na korunce

motor Bafang M400, 250 W, 80 Nm, barevný displej TFT Bafang C18

baterie Levit SP2.1, kapacita 630 Wh

řazení/přehazovačka Shimano Altus M2000, 1x9

kazeta Shimano HG200 (11-36 zubů)

kliky Bafang NW, délka 170 mm,

převodník 38 zubů

brzdy Shimano MT200 (kotouče 180 mm)

zapletená kola (náboje/ráfky) Formula

DC-20LW a DC-22LW/Remerx Rocky Disc,

vnitřní šířka ráfku 22 mm

pláště Hartex Xtra Action 29x2,4"

sedlovka Spec Phase, průměr 30,9 mm

sedlo Spec Sport

řídítka/představec Spec Phase (740/80 mm)

hmotnost 24,3 kg (vel. L, bez pedálů)

hmotnost kol 2920/3550 g (P/Z, včetně pláště, duše, kazety, kotouče, bez pevných os)

cena 59 990 Kč

skupinu po opravě spadlého řetězu a podobně. Pro nás to byla premiéra, pro Muan MX test ohněm. Jezdili jsme v Jizerských horách, po panelkách, asfaltu i šotolinách, s častými výlety i do drsného terénu s kořeny a kameny. Stoupali jsme do prudkých strání z Bedřichova a Josefova Dolu i dlouhé desítky minut z Kristiánova na Knajpu. To vše za extrémně horkých dnů letošního léta.

Na první pohled bylo jasné, že od tohoto elektrobiku budeme potřebovat dostat víc, než jeho konstruktéři možná zamýšleli. Je to taková kvalitní vstupní kategorie do světa motorizovaných horských kol s předním odpružením. Řazení papírově nic moc, pokud se na něj díváte optikou náročného a zkušeného cyklisty, vidlice přiměřená ceně, geometrie přijemná, trochu kratší. Sportovní jezdění s dětmi bylo jen jakousi kulisou pro tento konkrétní test, je nasnadě, že nároky majitelů tohoto elektrobiku budou výrazně nižší.

Rám je masivní, přesto vypadá celkem elegantně. Spodní rámová trubka skrývá integrovanou baterii. Geometrie je spíše kratší a vzpřímená, snadnému ovládání tu nic nestojí v cestě. V lehčím terénu je bike skvělý, výborně stoupá do kopců, je pohodlný při delší jízdě. Ostražitost je na místě jen v hodně prudkém a kořenitém sjezdu. Jednak má spíše XC geometrie pochopitelné limity ve vedení směru, jednak sedláme pevný rám a kolo vážící přes 24 kg. A tuto masu jen tak

neodehčíte. Pláště se hodně snaží, výrobce správně zvolil větší šířku, která podporuje pohodlí a adhezi – ještě více by ale přivedly, kdyby byly osazeny na ráfcích s větší vnitřní šírkou. S 22 mm už se moc nesetkáváme.

V tomto prostředí jsme také pocítili jasné hranice vidlice. Nejde jen o vyčerpání 100 mm odpružené vidlice SR Suntour, tento zdvih je tu správně, spíše o její schopnosti. Citlivost je vcelku solidní, nedostatek komfortu úplně nehrozí, ale na nějaké větší rádění to prostě není. Dostat vidlici této kategorie na doraz není nic příjemného a je to také náležitě slyšet, vidlice navíc zdvihem ráda rychle profrčí, je hodně aktivní a postará stabilitu ve středním zdvihu; snadno se zanoří, což má vliv na změnu geometrie – jednoduše řečeno musíte dát pozor, aby se vám řízení nezavřelo.

Obava z převodů, z jejich omezeného rozsahu i z nedostatečné kvality řadicí sady se ukázaly jako liché. Ano, k dispozici je pouze devět pastorek kazety, a tudíž jsou odstupy mezi jednotlivými stupni větší, citelnější. A chybí lehčí převody, což koresponduje s určením kola pro lehčí terén a méně náročnou cyklistiku. Ale přehazovačka řadila, jak měla, byť řazení má měkký odezvu. Samozřejmě se opět odkážeme na cenu a určení kola – kdo počítá s většími kilometrovými nájezdy, musí být připraven, že zvolené komponenty doslouží o něco dříve než ty

z větších řad. Řetěz si pěkně ševelil a s podporou silného motoru rozsah převodů zcela dostačoval za všech okolností, v každém terénu. Navíc je třeba přiznat, že na elektrokole zcela přirozeně, i když sebevíc nechcete, uberte na frekvenci šlapání a užíváte si tu sílu motoru pod vami. Pokud řadíte ohleduplně a zmírníte tlak na pedály v průběhu řazení, jak se to u elektrokol má, pak není nejmenší problém ani s Altusem.

Kdyby bylo možné vypichnout jen jeden největší klad tohoto kola, byl by to jednoznačně motor. Jeho výkon s krouticím momentem 80 Nm je opravdu značný a přitom nástup jeho práce je přirozený, měkký a plynulý, i když okamžitý. Byl dobrým pomocníkem v dlouhém stoupání i v technicky složité části, kdy jste zaseknutí mezi kořenem a kamenem a potřebujete z toho doslova vyskočit. Motor zabere tak, že to dokážete.

Kdo pocítí výhody elektrokol v technických výjezdech, zamíluje si to. Někdy ale bývá těžké rozjet se do prudkého kopce – jednou to prohrábá a cuká za pedály, jindy je zpoždění tak velké, že se rozjet prostě nelze a potřebujete spoustu vlastních sil. U tohoto Bafangu bylo dávkování síly dokonalé, přesné nejen v čase, ale i co do velikosti síly. Citlivost a síla přesně takové, jaké potřebujete.

Většinu jízd jsme absolvovali na pátý, nejvyšší stupeň podpory, sem tam na čtyřku nebo trojku, na nižších už máte pocit,



Elektrémotor Bafang M400

Bafang je z těch mála značek, které odolaly kobercovému náletu tria Bosch, Yamaha a Shimano a obhájily své právo na existenci především svou kvalitou, příjemným chodem, vyspělým displejem, spolehlivostí, poměrem cena/výkon a celkovou využitelností všech parametrů. Kroutící moment integrovaného motoru Bafang M400 má hodnotu 80 Nm, což je v pedálech hodně znát. To vše je podtrženo vlastní integrovanou baterií Levit o kapacitě 630 Wh a korunován přehledným barevným displejem velikosti menšího mobilu s mnoha ukazateli.



že to nedává skoro nic, jak jste najednou zhýčkaní. Za dopoledne baterie klesla sotva na půlku, její kapacita (tady je další malá daň ve vyšší hmotnosti) je prostě značná. Jeden půlden jsme ji ani nedobíjeli a vyrazili na vyjížďku, která byla nakonec asi trojnásobně dlouhá, než jsme zamýšleli, což v případě provozu elektrokola může být krutá změna plánu, ale nabítí nekleslo pod 28 %.

Každopádně někdy k vybití samozřejmě dojde, my jsme ho tedy aspoň nasimulovali. A ejhle. Bez aktivního motoru je jízda najednou těžko představitelná. Je tu odpor pohonu a hlavně je cítit nemalá hmotnost celku (24,3 kg), z níž navíc značná část patří kolům. Těm kolům, které najednou musíte roztáčet vlastní silou. A zadní váží přes tři kilo... Sledovat a ctít úroveň nabité baterie se v tomto případně jednoznačně vyplatí.

Ke kolům ještě dodejme, že byť jako celek nejsou nelehčí, podpořila dobrý pocit z kola jako takového – jsou tuhá, výpletě drží, a pláště v prostředí, do něhož jsou určeny, odvádějí dobrou práci.

Displej umístěný na středu řídítka připomíná malý mobil, čísla jsou obrovská a krásně čitelná, grafika jednoznačná, zobrazovaných údajů dostatek. Displej Bafang TFT C18 by mohl být příkladem jiným výrobcům, jak má displej na elektrokole vyypadat.

Samostatnou kapitolou je zapínání pochonného systému. Kdo se už setkal s Bafangem, ten bude vědět. Pokud je vaše setkání první, nečetli jste návod, a navíc vás při prodeji dostatečně neproškolili, budete mačkat a hledat a tápat. A totéž se vám bude dít, když se systém po chvíli nečinnosti přepne do klidového režimu. Malé tlačítko zleva na spodní trubce, na baterii, je třeba přidržet a pak zmáčknout tlačítko on/off na ovladači u levého gripu. Nedržet moc dlouho, netlačit příliš, nezmáčknout víckrát! Je to trochu nepraktické a chce to vědět, jak se na to má jít. Zběsilé mačkání a držení různých tlačítek k úspěchu nevede. Lépe by šla vyřešit také krytka konektoru dobíjení baterie na rámu. Pokud nemáte

dlouhé nehty, budete ji žmoulat poněkud neohrabaně a s napětím očekávat, z které strany se k otvoru nakonec vlastně dostanete.

Když shrneme předešlé rádky, máme tu kvalitní motor a dlouhou výdrž, vidlici, která je v lehčím terénu bez připomínek a na jejíž limity upozorní těžší terén, papírově slabší řazení, které ale pracuje dobře, oporu v zapletených kolech a vyšší hmotnost celku. A dál? Spolehlivá a příjemné jízdní vlastnosti určující je geometrie rámu. Univerzálně laděný posed, dobře střízené i další míry – tohle kolo vás při ovládání překvapí jen pozitivně. Ostatní komponenty už za řec příliš nestojí, jsou nezbytnou a nerušící výbavou. Sedlo je měkké, pro někoho možná až moc, gripy tenké a příjemné, řídítka přiměřeně široká a dobře tvarovaná.

Levit Muan MX jsme přijali a také hodnotili s vědomím jeho cen, která činí 59 990 Kč. Je to kolo spolehlivé, kompaktní, využívající vlastnosti, bez zjevných slabin a chyb, které by ani dostupný bike neměl mít. Kolo, které uspokojí širokou škálu jezdeckých potřeb těch, kdo na kole začínají anebo se na něm nehodlají pouštět do těžkého terénu, spíš za výlety. Kolo s vynikajícím projevem motoru, velkou silou v jeho maximálním výkonu a se značným dojezdem. Univerzální kategorie entry level. Ještě doplníme, že Muan je k dispozici i s dámským rámem, tzv. midstep, a v několika dalších komponentových variantách, dostupnějších i ambicióznějších. A že směrem ještě výše Levit nabízí další modely.

Martin Raufer
Foto: Lubomír Severin