

CYKLOSERVIS

Levit Muan

Možná by se slušelo představit z kolekce nejmladší domácí cyklistické značky hned napoprvé nějaký šperk, jenže mobilita jako taková, což je hlavní směr Levitu, si nehraje na vyložené sportovní a adrenalinové e-biky, ale univerzality. A přestože má Levit v kolekci řadu ryze sportovních elektrokol, sáhl jsme po univerzálu a ještě k tomu v dámském a cenově téměř nejodstředějším provedení.

Bafang, Microshift, Zoom

Výčet variant modelu Muan je docela nabitý, ale testovaná 27,5" verze MX Midstep je cenově nejodstředějším provedením se středovým pohonem, pod ní je už pouze dámská a pánská verze se zadním nábojovým motorem. Midstep pak znamená dámský rám se sníženou pozicí horní trubky, tedy ne horní trubku s lehkým prohnutím, ani nízký nástup s absencí horní trubky, prostě dámská klasika, jak ji známe odjakživa. Za téměř šedesát tisíc korun je kolo osazeno na danou kategorii, dá se říct, klasikou. Tedy středový pohon Bafang M400, příjemná je integrovaná 630Wh baterie, dobře čitelný LCD displej a pak komponenty značek, které jsme dosud nebyli až tak moc zvyklí vidat v sériové produkci. Začneme

ale rámem, jehož design je decentní, ale současně velkým logem nápadný hned na první pohled. Masivní hlavová trubka přechází do výrazně rozšířené spodní trubky s prostorem pro akumulátor, ovšem v napojení na šasi motoru už se profil trubky zase výrazně zúžuje. Celek působí tak objemně, jak by se na první dojem zdálo. Na šasi pak sedí výrazně rozšířený profil spodní části sedlové trubky a trochu zezadu napojené řetězové vzpěry.

Pokračování na str. 12 →



Převzato z časopisu
CYKLOSERVIS
www.cykl.cz



Dokončení ze str. 1 →

Na horní straně šasi je nápis „DESIGNED & ASSEMBLED IN ÚPICE - CZECH REPUBLIC“, což jasně označuje původ, ale neklame zákazníka falešným tvrzením, že by se kola svazovala ve východních Čechách, a byla tak Made in Czech, jako to s oblibou touto berlíčkou některé značky hlásí. Design rámu pak v ostatních partiích sází na jednoduchost

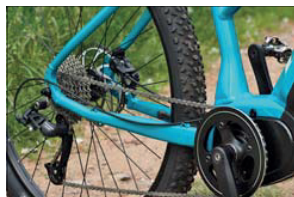


a účelnost, takže horní trubka to s tloušťkou nepřehání, ale nakrčení za hlavou ji sluší a eliptický profil sedlových vzpěr je klasika. Trochu nezvykle vypadá dolní prohnutí řetězových vzpěr a patky na rychlou-pínák jsou štihlé a elegantní, samozřejmě se závitem pro montáž nosiče nebo blatníků, čemuž sekunduje i závit na horní straně sedlových vzpěr nebo v jejich spojavacím můstku.

Vnitřní vedení kabeláže vstupuje do spodní trubky vlevo za hlavou, dozadu pak vede po řetězových vzpěrách za vývod vazu na šasi motoru. Tady není co vymýšlet, funkční a jednoduché.

A jsme u těch komponentů s tajemnými názvy, respektive začneme odpružením, které zajišťuje klasika od RST, tedy vidlice Gila. Pružina, hydraulický lockout a absence regulace odskoku. Docela příjemně citlivá vidlice, samozřejmě se spíše houpavějším než nějak extra kultivovaným

projevem. Jsme ale na rekreačním e-biku, ne enduru do těžkého terénu, a popravdě, drtivá většina nájezdu tohoto kola se bude odehrávat nejspíš po silnici, polních cestách nebo lehkých lesních cestách. A tady Gila odvede svoji práci na jedničku. K vyplnění nebo středně hrubému vzorku pláště nemáme připomínky, totéž platí i pro brzdy. Logo Zoom jsme sice byli zvyklí řádit spíše na řídítkách, sedlovkách či předstávcích, ale hydraulika leheč připomínající dostupnější shimanovské dvoustovky, jen s objemnějším tělem i páčkou, funguje spolehlivě. Delší dvoustupňová páčka docela dobře padne do ruky, i když oproti MT dvoustovkám jsou hrany a výška páčky trochu výraznější. Není to ale příliš a po chvíli to nevnímáte, navíc páčka dobře funguje i na jeden prst



a dávkování výkonu je plynulé a citlivé. K brzdám tedy nemáme žádné výhrady a jedeme na řazení Microshift. To se kdysi občas objevilo, ale nikdy tak masivně jako v současné „Shimano nedostatkové“ době. Devítiková přehazovačka spolupracuje s rádiopřevodem páčky, kdy citlivost řazení

a přesná funkce jsou v podstatě shodné se Shimanem. Rozdíl je trochu v ergonomii, kdy větší řadicí páčka je plochá bez nějakého vybrání, ale to je opravdu jen drobný detail. Odrazovací páčka je ale kratší a ovládá se ukazováčkem pouze směrem k jezdcovi. Díky menší délce je ale nutné ukazováček leheč vychýlit směrem k předstávci, takže tady má japonský originál body navrch,

ale hlavně naše teststerka s kratšími prsty zrovna tohle trochu kritizovala. Nicméně Microshift se v ostatních směrech ukázal jako funkční a spolehlivý. Naopak si pochvalovala leheč „ergo“ strážné gripy Herrmanns štihlějšího průřezu, které jsou pro drobnou dámskou ruku ideální, a ke druhému styčnému bodu, tedy komfortnímu dosahu, rovněž neměla připomínky. Dost ale detailů, jedeme se projet.

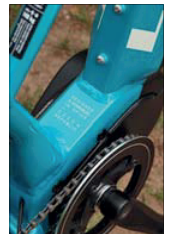
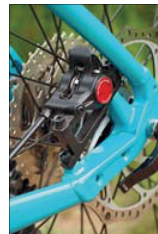
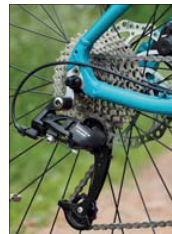
Leheč sportovní nádeh

Testovali jsme větší ze dvou velikostí, tedy osmnáctku, která nabídla optimální délku posedu, řídítka ve výšce někde mezi sportovním a rekreačním sklonem posedu a celkově klidnější geometrii danou delší zadní stavbou. Aktivace pohonu začíná mí-

niaturním spínačem na baterii, až pak lze zapnout displej tlačítkem u levého gripu. Klasika v podobě všech základních údajů a křivky rychlosti nebo úrovně výkonu motoru jsou u tohoto displeje osvědčené a dobře přehledné. Automatické podsvícení při nájezdu do lesa nebo míst se slabým světlem je příjemné a displej je tak dobře čitelný. Po prvotních metrech bez asistence motoru, kdy kolo zásluhou rozumné hmotnosti a solidně tuhému rámu jede celkem příjemně, dáváme první stupeň asistence, který slibuje více jak stokilometrový nájezd. Kdo má elektropohon jen jako berlíčku pro některé výjezdy, asi u jedničky nebo dvojky zůstane, ale kdo chce cítit tah motoru

toru optimální pro rozumnou kadenci i v mírném klesání. K nějakým extrémním výjezdům ale kazeta už tak vstřícná není. Geometrie má sice díky delší zadní stavbě vložky i pro ostřejší stoupání, ale zaměření kola opravdu není do nejteplejšího terénu, takže musí 36 zubů stačit. S podporou motoru se ale dají vyjet slušné ostré kopce, jen to není o tak vysoké frekvenci šlapání a šetření baterie na nižší výkon motoru.

Ovládání kola je naprosto přirozené a delší zadní partie opravdu vše zklidní, aby přední vidlice pak sice točivost leheč dohala, ale jinak kolo působí vyrovnaným, klidným a současně dobře ovladatelným projevem. Náklon do zatáčky je plynulý



a ulevit svým nohám, třetí stupeň a dvojice vyšších mu zajistí větší radost z jízdy. Nástup výkonu je plynulý, ale příjemně razantní, bez nějakého citelného nakopnutí. Čistý motor je klasika, tedy střední úroveň hluku, ale nepatří k těm hlučným, jako třeba starší Yamaha, a pracuje solidně i ve vyšších otáčkách. I přes avizovaný 80Nm „krouták“ není řazení při silovém záberu na pátý stupeň asistence šokové, takže vše působí přirozeným dojmem. Na rovině je kombinace 38 zubů převodníku a nejmenšího jedenáctikového pas-

a bez odmlouvání, takže výška těžiště je optimální, což se ukázalo i v terénu, kde prostupnost nebyla nějak omezená. Současně ale nečekejte, že ze zatáčky vystřelíte v nějakém agresivním stylu, tohle je sportovně-výletní e-bike a klidný projev s poslušným ovládáním jsou zde dominantní. Některé stavění na zadní nebo parádický nevyžadují, je to hlavně o jízdě, a pokud bude užívatelka střední hmotnosti a nebude to stále drit na pátý stupeň výkonu, může se podle profilu terénu směle přiblížit i tě avizované stovce nájezdu. (už)

Technické specifikace	
Rám: Al 6061 Vidlice: RST Gila, TrL, 100 mm Kličky: Bafang, 170 mm, 38 z. Brzdy: Zoom, 180 mm Řazení: Microshift Marvo 1x9 Přehazovačka: Microshift M46L Náboje: Formula Ráfky: Remora, Rocky Disc Pláště: CST Caballero 27,5x2,25" Kazeta: S-Ride, 11-36 Sedlo: Spec Sport Sedlovka: Spec Phase Řídítka: Spec Phase, 700 mm Představec: Spec Phase, 60 mm Motor: Bafang M400, 36V/250W, 80 Nm Baterie: Levit SP2.1, 630 Wh Displej: Bafang C18 Hmotnost: 23,6 kg Cena: 59 990 Kč	Velikost: 18" + příjemný posed, hmotnost, tuhý rám, přirozené ovládání - ergonomie řazení