

ROZZO nejen do města



Přestože se testované elektrokolo na rámu s nízkým nástupem jmenuje Urban 780, klidně by mohlo vzhledem k osazení i jízdním vlastnostem být jakýmsi mezičlánkem mezi městským elektrokolem a kategorií e-SUV.

Kde je ona hranice, kdy už je terén příliš a kde je naopak kolo zbytečně předimenzované? To s určitostí neví nikdo a tudíž je Urban vlastně příjemným univerzálem do města i pro vyjíždky mimo asfaltky a dlažbu.

Nízký nástup s rezervou

Rám je svým provedením docela zajímavou kombinací verze s hodně nízkým nástupem, kde v podstatě noha překračuje skoro jen šasi motoru a klasického dámského provedení. Hlavní trubka je totiž abnormálně vysokého profilu se zdvojenou příčkou, která dodává rámu lepší tuhost i stabilitu a samozřejmě ukrývá zespodu vsazený akumulátor. Plynule přechází do šasi motoru, na němž sedí i rozšířený konec sedlové trubky a obě jsou pak navzájem propojené výztuhou. Ta nutí zvednout nohu nepatrně výš než u zmíněných rámu s extra nízkým nástupem, ale možná i díky tomuto prvku je celková tuhost rámu vynikající také v těchto místech. Zadní stavba pak spoléhá na výrazně profilované patky a sedlové vzpěry s nápadným zalomením těsně nad nimi. Pevnou osu zde nehledejme, je tu rychloupínák, ale třmen zadní brzdy sedí už moderně na vnitřní straně zadní stavby. Logicky i kvůli stojkám nosiče, kterým díky tomu nepřekáží. Vnitřní vedení kabeláže vstupuje do páteřní trubky kousek za hlavou skrz plastové krytky a vystupuje ze šasi nad motorem. Díky blatníku taženému až pod úroveň výstupního otvoru tady nehro-

zí přímý nápor vody směrem do prostoru nad motorem. Tím je jednotka Vinka E20 s výkonem 250 wattů, kroutcím momentem 80 Nm a napětím 36 voltů, tedy standard, zde s vyšší 20Ah kapacitou baterie a LCD displejem na řídítkách.

Motor má docela elegantní středně štíhlý profil, takže ze šasi nijak výrazně nevystupuje, pravý blok má chladicí žebrovaní a spoléhá na čtyřhrannou osu klik. Ovladač na řídítkách je ideálně v dosahu levé ruky a nabízí režimy Eco, Tour, Boost a Auto. Dominantním údajem na displeji je okamžitá rychlost a vedle ní barevné stupnice indikace kapacity baterie nebo aktuálního výkonu. Ostatní údaje jsou ve spodní části displeje a celkové i denní kilometry doplňuje ještě kadence, kdy tato trojice je zobrazena nastalo a na pravé straně pak lze přepínat hodnoty maximální a průměrné rychlosti. V menu jde jednoduše přepnout jas displeje a celá řada dalších údajů či parametrů přizpůsobujících pohon třeba řazení, kadenci nebo i snížení rychlosti asistenta chůze. Ten se aktivuje stiskem tlačítka „i“ a přidržením tlačítka mínus. Všechny detaily ovládání pohonu jsou podrobně popsány v návodu ke kolu nebo na webu značky v sekci „ke stažení“.

Komponentové osazení je přizpůsobené městskému, nebo spíše každodennímu využití ve městě ale i mimo něj. Pružinová



vidlice s blokadí na korunce totiž nabízí 100 milimetrů zdvihu a na polních cestách se rozhodně nenechala zahanbit. Sedmadvacítkové výplety se středně širokými ráfky a univerzálním jemnějším vzorkem pláště rovněž nemíří jen do města a blatníky s pevnými bočními vzpěrami zvládnou i polňačku. Gripy obšířte „koženkou“ míří spíše do zástavby než do lesa, ale to jsou jen detaily určující tu lehkou převažující městskou orientaci. Kompletní osvětlení se aktivuje přidržením tlačítka plus, zadní nosič má vlastní masivní stojky, ale předozadní pozici mu jistě propojení s tuhým plastovým blatníkem. Devítkový pohon, 38zubý převodník bez technologie širokého a úzkého zubu, kazeta s rozsahem 11–36 zubů, tady jsme spíš na rovinách než pod strmými výjezdy. Ale řazení fungovalo spolehlivě a převody na rovině nenutí šlapat zbytečně vysokou kadencí. Zbývá už jen posed, který je u testované 20,5palcové velikosti hezký vzpřímený a díky krátkému představci optimálně natažený. Tahle velikost zvládne i vyšší postavy s nějakou rezervou sedlovky, ale současně dámy s výškou lehce pod 170 centimetrů budou mít



dostatečně pohodlný posed. Pro ty menší je zde ještě velikost 18 palců, která má všechny parametry shodné s větším rámem a liší se jen délkou sedlové trubky. Kolo je pak kromě testované alu-metalízy ještě v barvách bronz, tyrkys a fialová, případně v černé či šedé u modelu 760, který je bez osvětlení, blatníků a nosiče.

Pohodlně (skoro) všude

Testované elektrokolo prošlo prověrkou obou pohlaví a shodně s pozitivním výsledkem co se týká komfortu posedu s ohledem na výšku řídítek a míru ohnutí zad,

lehce stoupající s mírou otáček v závislosti na kadenci a rychlosti. Zmíněný 80Nm krouťák je patrný spíše až v režimu Boost, kdy motor zabírá naplno, ale nečekejte nakopnutí jako u silnějších pohonů, které zvládnou dostat kolo na zadní. Vinka je tedy příjemně konzervativní pohon s plynulým výkonem bez razantních projevů, což s ohledem na určení kola bude opět výhodou pro ty méně zdatné. Přitom do táhlých výjezdů na výkonu neztrácí a metrákový jezdec neměl ani ve střední partii zadní kazety při výjezdu žádný problém. Není to sice „tahoun odspodu“ jako některé jiné



byť to výška řídítek nežene až do nějakých extrémů pro maximálně vzpřímený posed. Testerka s výškou 178 centimetrů měla odpovídající výšku sedla s rezervou v obou směrech, o deset centimetrů vyšší tester ještě neměl sedlovku na maximum a posed byl i tak hezký vzpřímený. I bez zapnutého motoru jede kolo docela rozumně s menší mírou odporu a je cítit v podstatě jen hmotnost, jinak pláště nabídnou lehké odvalování a manipulace s kolem je díky nižší pozici těžiště docela snadná a jezdec se cítí bezpečně. Tohle je proti devěťadvacítkám velká výhoda i pro ty méně zdatné e-cyklisty. Hlavový úhel tady nečlíní na nějakou vyšší míru stability, takže předek manévruje hbitě a i přes vyšší rám se s kolem v podstatě otočíte kdekoli, což je ve městě docela zásadní výhoda. Sesedání a přehazování nohy přes výztuhu rámu je v pohodě a jak už jsme zmínili výš, je to kompromis mezi nízkým nástupem a dámskou klasikou. Jediným neduhem byl krycí plast pod špičkou sedla, který se při manipulaci s kolem uvolnil a vypadal, jinak vše fungovalo naprosto spolehlivě. Navíc rámová vzpěra nad držákem motoru dobře poslouží jako madlo pro manipulaci s kolem. Tím se předejde poškození sedla při zvedání kola.

Aktivace motoru se provádí spínačem na ovladači, není nutné nikde zapínat baterii. Ta má na boku spodní trubky jednak jističí zámek a pak dobíjecí port. Pro připojení mobilu nebo jiného zařízení nenajdeme USB vstup u tohoto portu, ale ke kolu je kratičkový USB kabel, který se v případě potřeby připojí k displeji. S vypnutým motorem samozřejmě moc jezdit nechcete, takže startujeme na Eco a tady je podpora pohonu spíše jen o zvládnutí hmotnosti samotného kola. Na rovině v podstatě jedete více za svoje a motor pomáhá citelněji jen do kopce, ale ten švih tady není tak výrazný, takže to bude spíš jen na nějaké přesuny po městě než na delší jízdy. Tour režim už je na tom lépe a tady jezdec cítí plynulý nástup asistence pohonu bez nějakých razantnějších výkonových skoků třeba při řazení na lehčí převod. Do výjezdu tak motor táhne konstantně a nemá tendence víc zabrat při podřazení. Co se týká hlučnosti, je na tom podobně jako motory Bafang, tedy spíše střední úroveň hluku, samozřejmě

motory, ani nenabídne extra sportovní švih na nelehčí převody při vyšší kadenci nad 90 otáček za minutu. Projevem je někde blízko motorům Bosch Active s papírově nižším krouťákem, ovšem bez toho, že by tady bylo při vyšším zatížení nutné častěji podrážovat. Maká slušně i při kadenci kolem padesáti otáček za minutu.

Co musíme ale pochválit, je režim Auto, k němuž se jezdec proklíká až přes Boost a tady jsme našli ideál pro náročnější jízdy, schopný kombinovat optimálně dávkování výkonu. Zatímco na Boost je cítit maximální podpora motoru při určité míře záběru do pedálů, na Auto je ve stejném výjezdu znatelná o něco slabší úroveň výkonu, která narůstá adekvátně síle šlapání. Jako by torzní snímač najednou přepnul do jiného režimu a pečlivěji dávkoval výkon pohonu podle toho, jak jezdec sám zabírá. Do výjezdu se na lehčí převod a větší sílu šlapání v podstatě vyrovná Boost režimu, ale jezdec tolik nerozmazluje, prostě musíte šlapat usilovněji. Na rovině, nebo jakmile jezdec poleví, je cítit razantní snížení podpory motoru, takže systém vycítí, že to zvládnete i s menší mírou jeho podpory a být stále pomáhá, tak s mnohem menší silou a četí baterii. Režim Auto tak nakonec zvítězil na plné čáře a zvládal jak rozsah kadence 45 až 110 otáček, tak třeba do táhlého stoupání sebral z baterie první dílek až po šesti kilometrech pod metrákovým jezdce. Ve zvlněném terénu s převahou asfaltce zmizel první dílek v Auto režimu po patnáctce kilometrů, takže je možné atakovat s tímto stupněm asistence i stovkový nájezd. Na ostatní režimy pak kromě Boost leje ještě výrazněji ušetřit.

Co se týká projevu kola jako takového, zmiňovanou točivost a dobrou ovladatelnost ještě doplní takřka nulová tendence kola zvedat se na zadní a citelná ochota sklápět se do zatáček. Tady není nutné být nějak zkušený jezdec, kolo dobře navádí a je poslušné, nikoliv nějak vrtkavé. Ani na rozbité cestě nebyl problém s osazením, že by blatníky třeba rachotily, takže městská džungle a horší povrch budou naprosto adekvátní prostředím. Urban je bezpečně ovladatelné a pohodlné elektrokolo do města i mimo něj, takže nic extrémního pro e-bikery, ale pro cílovou skupinu v podstatě ideální řešení. ■

Technické specifikace	
Rám: Alu 6061 D.B. Vidlice: SR Suntour SF21-XCM32, ATB, 100 mm Kličky: Samox, 38 z., 170 mm Brzdy: Shimano MT200, 180 mm Řazení: Shimano Altus, 1x9 Přehazovačka: Shimano Altus Náboje: Joytech Ráfky: Rozzo Pláště: CST All Terrains, 27,5x2,1" Kazeta: Shimano HG201, 11–36 Sedlo: Selle Royal Sedlovka: Rozzo Řídítka: Rozzo Představec: BBB Motor: Vinka E20, 80 Nm Baterie: Samsung, 20 Ah Displej: Vinka DC40 Hmotnost: 26,6 kg Cena: 44 990 Kč	 + komfort, ovladatelnost, tuhý rám, Auto režim - nenalezli jsme