City a E-SUV v jednom

Elektrokola značky Totem dlouhodobě sází na pohony Vinka a testovaný dámský model Delta není výjimkou. Co ale zaujme, je vyšší kapacita baterie, sedmadvacítková kola, jen lehce hrubé pláště a kompletní osazení nosičem, blatníky i osvětlením. Je to E-SUV nebo city bike na hrubších pláštích? Obojí, a vlastně bychom řekli, že vlastně spíš takové „light“ E-SUV.

Komfort kontra sport

Delta zaujme především rámem s nízkým nástupem, který v masivní spodní trubce ukrývá baterii, a partie nad šasi motoru je zpevněná hlavně kvůli nosnosti a celkové torzní tuhosti. I přesto nabídne příjemně nízký nástup s výškou 45 cm, takže není nutné zbytečně krčit koleno při nastupování, a hlavně sestupování je díky absenci horní trubky naprosto bezpečné. Být to devětadvacítkové „súvéčko“, klidně by zde byla i teleskopická sedlovka pro snazší nasedání, ale Delta je jednodušším provedením kombinujícím spíše lehčí terén a městské využití. Rám je celkově poměrně tuhý, zadní stavba trochu delší, ovšem hlavový úhel je strmější, takže kolo zatáčí opravdu hbitě, občas je nutné trochu důslednější vedení. Posed v tomto případě kombinuje příjemnou výšku řídítek s delším představcem, takže dámy menší postavy možná sáhnou po kratším provedení. Rovněž ti, kdo budou chtít komfortnější a kratší posed bližší městskému stylu, kratší představec uvítají. Takto jde o trochu víc sportovně směřovaný kokpit, nicméně ergonomické gripy potažené syntetickou kůží s obšitím míří spíš na městské než terénní využití a totéž platí pro pohodlné širší sedlo. To určitě není na nějaké dovádění v terénu. Nepřeskakujme ale už mezi SUV a City, protože Delta je prostě SUV, což jednak potvrzuje šíře sedmadvacítkových plášťů a stovkový zdvih přední bikové vidlice, tedy MTB základ.

Pokračování na str. 7 ⇨

City a E-SUV v jednom

Dokončení ze str. 1 ⇨

Vše dokresluje nosič, blatníky a kompletní osvětlení. Přitom z bikového světa jsou i 180mm kotouče, přestože do města by klidně stačilo standardních 160 mm.

Bezpečné zastavení, jednoduché nastupování a s ohledem na výše zmíněné snadné zatáčení je volba sedmadvacítek další z výhod pro jednoduché ovládání. Pro někoho totiž mohou být objemnější devětadvacítky už zbytečně velké, s přílišným setrvačníkem zhoršujícím obratnost. Tady je průměr kol rozhodně tím, co nahrává jak snadné manipulaci s kolem, tak obratnosti nebo celkově nízkému těžišti a pocitu bezpečí. I na to je třeba v této kategorii myslet a hlavně starší generace nebo uživatel menšího vzrůstu to ocení. Samozřejmě, že naopak prostupnost terénem s menším průměrem ztrácí, ale opět je to věc preferencí, zda kolo bude čistým E-SUV hlavně do terénu, nebo tam zavítá jen zřídka a jeho domovskou tratí budou spíš „kočičí hlavy" v městských ulicích a přilehlé stezky lesoparků.

Pro obojí má dostatečné vlohy, japonský pohon Vinka je s ohledem na zaměření kola ideální volbou. Krouticí moment by se sice měl téměř vyrovnat nejsilnějším prémiovým pohonům, ale nepatrný rozdíl tady cítit je. Akcelerace je plynulejší, bez nějakého silového nakopnutí nebo cukání s pedály už při zatížení nohou někde na křižovatce. Bezpečný nástup výkonu a jeho plynulý nárůst určitě potěší ty méně zkušené, které do křižovatky nevystřelí. Tah odspodu je celkem slušný, ale nejlépe se motor cítil ve středních otáčkách, tedy na ty prostřední z devítky pastorků kazety. Nejlehčí převody a maximální otáčky nejsou o takovém záběru, jako umí třeba Yamaha, ale jakmile je motor ve středních otáčkách a kolo jede těsně pod hranicí 25 km/h, dá pocítit svižnou podporu a plynulou jízdu. **Co ovšem nadchne, je tichý projev, tady Vinka dostává plusové body navíc. Komfortní a uživatelsky přívětivé kolo má odpovídající pohon, dalo by se říct, v podstatě bychom jej přirovnali třeba k pohonu Bosch Active s papírově nižším krouťákem.** Pro dané zaměření kola ovšem s podobnou charakteristikou.

Nic nechybí?

Co má elektrokolo výše zmíněné kategorie mít? Kompletní osazení, což zde blatníky SKS s odpovídajícím provedením úchytů na přední vidlici i rám splňují a nosič jištěný nahoře k blatníku rovněž. Osvětlení se spínáním pluskovým tlačítkem na straně displeje rovněž nechybí, takže snad jen absence závitů pro košík na bidon někde na vrchu páteřní rámové trubky je drobným nedostatkem. Vidlice má měkčí pružinu, takže potěší skvělou citlivostí, volba vzorku plášťů je sázkou spíše na rychlé odvalování s jistotou v lehčím terénu než extra záběr v blátě, na trávě či spolehlivost na kořenech a kamenech. Potěšilo perfektní slícování krytu baterie s rámovou trubkou nebo šroubované krytky vstupů kabeláže do rámu.

Osazení kombinuje shimanovské brzdy s delší páčkou a přesným dávkováním ostřejšího výkonu s devítkovou sadou téhož výrobce. Převodový rozsah sice díky kazetě 11–32 a převodníku s osmatřiceti zuby úplně neohromí, tady je to opravdu spíš město a jen lehce zvlněný terén. Nicméně ostřejší výjezdy motor v závislosti na zvoleném převodu a odpovídající rychlejší kadenci spolehlivě podpoří. Na rovinkách to při pětadvacítkovém maximu nenutí točit nohama příliš rychle, navíc při vyšší rychlosti je odpojení pohonu plynulé a bez znatelného cuknutí či snížení rychlosti. Delta totiž i bez motoru jede docela lehce a motor jezdci neklade nějaký odpor. Kazeta s rozsahem 11–36 by ovšem celku prospěla, hlavně do výjezdů, a je asi jediným komponentem, jenž by zasloužil výměnu. Celkově k funkci řazení nemáme připomínky a totéž k brzdám, ty jsou výkonem spíše naddimenzované.

Co se týká ovládání pohonu, vše řeší trojice tlačítek na levé straně displeje, jehož nabídka funkcí je opravdu pestrá. Pro aktivaci pohonu není třeba nějak externě zapínat baterii, což je příjemné. Režimy Off, Eco, Tour a Boost jsou jasně vypovídající a rozdíl výkonu je dobře vidět na zobrazení jeho okamžité hodnoty v levém horním rohu displeje. Ten byl bohužel na světle trochu hůř čitelný, takže se vyplatí navolit si v menu nastavení vyšší jas. Displej totiž umožňuje celou řadu přizpůsobení a nastavení a na stránkách distributora je podrobný návod. Nechybí zobrazení kapacity baterie, okamžité rychlosti a samostatných údajů o nájezdu či průměrné rychlosti nebo době jízdy. Walk asistent rovněž nechybí, samozřejmě je nutné na něj přepnout a držet pak minusové tlačítko, což je trochu komplikovanější. Zajímavé jsou pak výše zmíněné hodnoty wattáže pohonu, kdy na Eco režim je to kolem jedné až dvou stovek, aby vše postupně přibývalo a na Boost dosahovalo hodnoty téměř 500 wattů. Do města nám stačil Eco mód, ale popravdě nejlepší je Tour, který stačí i do kopce a nabídne opravdu vysoký nájezd. Dílky ze symbolu baterie tady téměř neubývaly, zato Boost už si vzal podstatně víc. I tak je ale spotřeba nízká, víc jak stovkový nájezd na Tour nebude žádný problém. **Příjemný je pak pátý režim Auto, jenž je vlastně kombinací Boost a slabších režimů. Když jsme na něj jeli do kopce nebo se rozjížděli, procentuální podpora atakovala pětistovku, stejně jako v Boostu. Na rovině pak ale výrazněji poklesla a šetřila baterii. Kdo nechce nic řešit, necílí na extrémní dojezdy a do kopce potřebuje nejvyšší míru asistence, režim Auto bude jasnou volbou.**

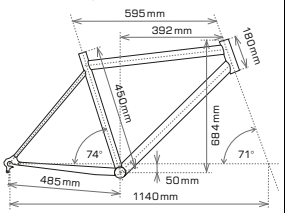
Samotné ovládání kola je příjemné a nižší těžiště zaručuje dostatečnou jistotu, byť pocitově točivější hlavový úhel je třeba ve vyšších rychlostech občas trochu krotit. Motor rozhodně není svým projevem nějaký nakopávák, jenž by vystrašil méně zkušené. Potřebuje lehký pohyb klik, aby zabral naplno, respektive aby najel plynule na vyšší výkon. Tohle není terénní motor, kde byste s přítlakem na pedál dostali už při čtvrtotáčce klik plný výkon pro start do ostrého stoupání. Vše jde sice rychle, ale plynule a bez nějakého ostrého nástupu, což s charakterem kola ideálně ladí.

Delta se tedy i přes SUV charakter ukázala jako určitý přechod mezi City kategorií a tímto modernějším provedením směřovaným do terénu. Je obratná, má určité sportovní vlohy, ale současně dostatek pohodlí a projev pohonu i celkové provedení blíže k polním cestám a městu než někam na kořeny, kameny a náročné výjezdy. ■

Technické specifikace

Rám: Al
Vidlice: SR Suntour NVX, 100 mm
Kliky: Vinka, 170 mm, 38 z.
Brzdy: Shimano MT200, 180 mm
Řazení: Shimano Altus, 1×9
Přehazovačka: Shimano Altus
Náboje: Novatec
Ráfky: Totem
Pláště: CST Sport All Terrain II, 27,5×2,1"
Kazeta: Shimano Altus, 11–32
Sedlo: Selle Royal City
Sedlovka: Totem
Řídítka: Totem, 680 mm
Představec: Totem, 90 mm
Motor: Vinka E20, 250 W/36V, 80 Nm
Baterie: Samsung, 720 Wh
Displej: Vinka DS23
Hmotnost: 26,65 kg
Cena: 61 990 Kč

Velikost: M (17,5")



+ tichý pohon, kompletní osazení, komfort, obratnost

− kazeta pouze 11–32