

# Kross Level A6 - część pierwsza testu

Adam Piotrowski

**Cześć, jest sprawa! Chciałbyś przetestować Krossa? zagadugadał do mnie Maciek. Czemu nie? Na Krosie jeszcze nie jeździłem i byłem ciekaw ile wart rower ojczyestej produkcji, więc bez wahania wziąłem tę robotę.**



„Cześć, jest sprawa! Chciałbyś przetestować Krossa?” – zagadugadał do mnie Maciek. Czemu nie? Na Krosie jeszcze nie jeździłem i byłem ciekaw ile wart rower ojczyestej produkcji, więc bez wahania wziąłem tę robotę.

Szybki rzut oka do katalogu. Truvative Firex SL, LX Dual Control, pneumatyczny Suntour Axon z blokadą skoku... no i cena: 2399 PLN (1300 zł dla członków KROSS RACING TEAM to prawie za darmo!!!). Na papierze wszystko wyglądało nieźle. Zostało mi tylko czekać na przesyłkę, żeby na własnej skórze przekonać się o tym,

co to za sprzęt.

Po kilku dniach od tej rozmowy kurier doręczył mi pudło. Wieeeelkie pudło, ponieważ rower był prawie całkowicie złożony i gotowy do jazdy. Nawet przerzutki były wyregulowane. Jedyne, co zrobiłem, to podkręciłem przedni hamulec i obróciłem mostek. Pierwsze, co rzuca się w oczy to intensywny czerwony kolor ramy oraz ogromna, długa na 640 mm, gięta kierownica Truvativ Team Oversized (powinienem bardziej powiedzieć czarna, aluminiowa brecha!!).





Kolejnym elementem, który przykuł moja uwagę była manetka blokady skoku amortyzatora. Wyposażona jest z dwie dźwigienki, przy czym większa (czarna) służy do usztywniania, natomiast mniejsza (czerwona, umieszczona pod spodem tej większej) odblokowuje sztuciec. Blokada nie jest jednak całkowita. Axon S RL po mimo jej włączenia ugina się ok. 2 cm. Bardzo ucieszyła mnie również korba Truvativ z zintegrowaną osią. Moim zdaniem, dobrze, że odchodzi się powoli od pakietów ISIS, które zyskały złą sławę, jako sprzęt dość zawodny.





Rower został wyposażony

w sprawdzone i cieszące się uznaniem hamulce Avid Single Digit 7. Trzeba w tym miejscu wspomnieć, że rzadko się zdarza, żeby tego typu komponenty montowane były w sprzęcie za tak małe pieniądze. Pierwsza jazda Level od początku nie miał ze mną lekko. Na pierwszą jazdę zabrałem go w góry. I to w jakie góry! Chciałem zobaczyć, jak sprawdzi się na zimowej wycieczce do Murowańca, najwyżej położonego miejsca, w pełni legalnie dostępnego dla rowerzystów. Na wszelki wypadek zabrałem ze sobą zestaw narzędzi, w końcu rower był zupełnie dziewiczy. Okazało się jednak, że niepotrzebnie.





Podczas jazdy przyjmuje się bardzo wygodną, wyprostowaną, powiedziałbym wręcz wycieczkową pozycję. Jest to głównie zasługa giętej kierownicy. Przeszkadza to jednak podczas jazdy pod wiatr i pokonywania bardzo stromych podjazdów. Radzę więc wszystkim, którzy chcieliby używać Level A6 podczas wyścigów wymienić kierownicę na prostą. Z drugiej strony w fabrycznej konfiguracji rower bardzo dobrze radzi sobie na zjazdach oraz łatwo

(może nie powinienem się tym chwalić) na nim podskoczyć. Waży ok. 12 kg, co jest moim zdaniem doskonałym wynikiem (w kolejnym teście postaram się wszystko dokładnie poważyc) i jest to maszyna, na której można naprawdę niezłe poszaleć!





Elementem, który

przyprawia mnie o lekki ból... głowy jest siodło. Nie jest zbyt wygodne i jak na razie ciężki mi się do niego przyzwyczaić. Poza tym pozycja przyjmowana podczas jazdy wymusza przeniesienie na nie dużej części ciężaru ciała, co nie należy do największych przyjemności. Prawdopodobnie na start w Otwocku wymienię je na moje własne sprawdzone siodło. Kalkomanetki oparte o dość kontrowersyjnym systemie Dual Control bardzo przypadły mi do gustu. Łatwo się do nich przyzwyczaić i już po ok. godzinie jazdy zmiana biegów jest automatyczna i nie wymaga zastanawiania się. Błędy się jeszcze zdarzają, ale na szczęście sporadycznie. Jedyne, co mi się nie podobało to duży opór przy wrzucaniu biału. Level A6 jest dość zwrotny i już niewielki ruch kierownicą jest odczuwalny. Trzeba więc uważać na śliskiej powierzchni, żeby przednie koło nie uciekało na boki. Szeroka kierownica pozwala jednak poczuć się pewnie, nawet na ciężkich technicznie odcinkach.





Na razie nie jestem w

stanie wiele powiedzieć na temat jak rower sprawuje się w błocie oraz w suchych warunkach, bo do tej pory miałem możliwość jazdy głównie po śniegu i asfalcie. Mogę natomiast zapewnić, że po mimo niskiego bieżnika, opony Schwalbe Racing Ralf 26x2.1 zachowują się całkiem nieźle w białym puchu. Jedynie ciężki, mokry śnieg jest w stanie je zatrzymać. Chcąc jakoś podsumować pierwszą część tego długiego testu (będzie trwał aż do października) chciałbym powiedzieć, że Kross Level A6 bardzo pozytywnie mnie zaskoczył. Nie ustępuje zbyt wielu rowerom od niego wielokrotnie droższym, a w swojej klasie cenowej nie ma wielu godnych konkurentów. Jak na razie wszystko działa bez zarzutów i można cieszyć się jazdą. Jeszcze większą radość sprawia fakt, że to nasz ojczysty, polski produkt. Potwierdza się stare przysłowie, że „Polak potrafi!”. Specyfikacja podana przez producenta:  
Rower - Kross Level A6 Rama: Alu 6061 Rozmiar: 17", 19", 21" Amortyzator: Suntour Axon S RL - 100 mm, tłumienie olejowe, sprężyna powietrzna, blokada skoku w manetce Stery: VP-AC 41 Korba: Truvativ Firex SL 44/32/22 Wkład suportu: Truvativ Hovitzer Hamulce: Avid Single Digit 7 Dźwignie hamulca: Shimano LX Dual Control Manetki: Shimano LX Dual Control Przerzutka przednia: Shimano Alivio Przerzutka tylna: Shimano LX Kaseta: Sram PG 950 Łańcuch: KMC Z9900 Piasty: Joy Tech Obręcze: Alexrims G2000 Opony: Schwalbe Racing Ralf 26x2.1 Wspornik: Truvativ Team 110mm, 31.8 mm Kierownica: Truvativ Team 640mm, 31.8 mm Siodło: Active Szytyca: Alu 27.2x300 Zobacz też: Kross Level A6 - część druga testu.