

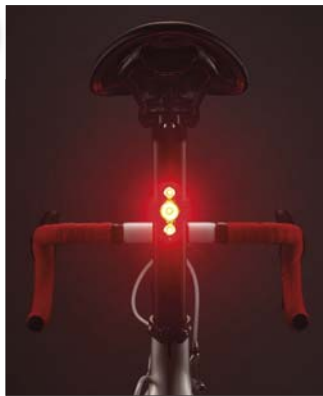
Vysoký standard od Cateye

Miniaturní výkonné blikáčky s dobíjením pomocí USB konektoru se staly doslova trendem, ovšem, jak jistě tušíte, mezi jednotlivými modely jsou nemalé rozdíly. Ve výkonu, zpracování i ceně. My zde máme určitý Rolls-Royce mezi zadními blikáčkami, konkrétně model Rapid Mini (kódové označení TL-LD635-R) od japonské značky Cateye, tedy od výrobce nejpopulárnějšího

S cenovkou 799 korun se jedná o luxusní zadní blikáčku, jež svým výkonem pořizovací náklady plně ospravedlní. Technologie OptiCube a trojice vysoce výkonných LED diod je v tomto ohledu sázkou na jistotu. Nejen rozsah viditelnosti sto osmdesát stupňů, ale především samotná viditelnost patří k tomu úplně nejlepšímu, s čím jsme se za roky u menších zadních blikáček setkali. Testovaný model dokáže oslovit i svými vyloženě zanedbatelnými rozměry nebo kompaktním tvarem, stejně jako velmi jednoduchým a dokonale funkčním systémem uchycení. Vzhled blikáčky jistě uspokojí i estetici, kteří si na svou drahou karbonovou sedlovku obvykle neradí cokoli montují. Cateye Rapid Mini zkrátka neurazí ani materiálové fetišisty řešící na kole každický přebytečný gram. Navíc, jednoduchý pryžový protiskluzový klínek a uchycení pomocí klasické gumičky zajistí připevnění či odejmnutí z kola během okamžiku.

Čtveřice režimů obsahuje jak klasické přerušované blikání či stálé svícení, tak i dvojicí méně standardních módů. Prvním z nich je svícení s postupným ubíráním a přidáváním intenzity a tím druhým pak postupně velmi rychle střídání diod. Podle našeho názoru je však z hlediska viditelnosti stále nejučinnější běžný přerušovaný režim. Spínání pomocí delšího podržení miniaturního tlačítka a přepínání jeho krátkým stiskem je opět standardní řešení, k němuž nelze mít výhrady. Výhodou je nejen kontrolka stavu baterie, ale rovněž

automatické přepnutí ze stálého svícení do režimu blikání, pakliže se kapacita Li-Ion baterie výrazně sníží. Plně nabití trvá okolo dvou hodin, přičemž výdrž v režimu konstantního svícení je sice „pouhých“ tří hodin, ale v neúspornějším režimu (běžná přerušovaná blikáčka) to má být až desítnásobek, což nás test plus minus potvrdil.



Pokud jste tedy ochotni do zadní blikáčky investovat osm set korun, jen stěží nalzezte, vzhledem k rozměrům, výkonnější či pečlivěji zpracovaný model.

(kad)

- + miniaturní rozměry a kompaktní tvar; výkon, snadná montáž
- vyšší cena

VIP sekce

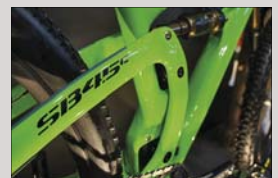
Vybíráme ta nejluxusnější kola pro vás

Yeti SB4,5c XTR

301 920 Kč



Pokud můžeme ještě dnes, v době bikové konstrukční unifikace a ekonomické globalizace, o některém výrobci stále hovořit jako o kultovním, pak je to bezesporu Yeti. Tato americká prémiová značka si do dnešních dnů ponechala svou výjimečnost a po jejích modelech touží bikeri snad napříč všemi kategoriemi. Ve VIP sekci Cykloservisu si tudíž zaslouží místo prakticky kterýkoli model z nabídky, my jsme si ovšem vybrali devětatřicetiletý full SB4,5c, jenž je jedním z nejnovějších přírůstků v kolekci Yeti. A to samozřejmě v jeho úplně nejluxusnější specifikaci, se sadou Shimano XTR a cenovkou o pár korun převyšující magickou třístovícovou hranici.



Tento nádherně zpracovaný trailbike s lehkým přesahem do třídy all-mountain a zadním zdvihem 115 milimetrů je typickým zástupcem své značky, neboť jeho karbonový rám (HM karbon) s hmotností pod dvě a půl kilogramu spolehá na vlastní, velmi unikátní systém Switch Infinity. Ten jako celek funguje na bázi virtuálního zavěšení s „mechanicky“ naprogramovanou charakteristikou zadního odpružení. Zatímco horní vahadlo najdeme těsně pod tlumičem, spodní je nahrazeno posuvným dolním čepem, uloženým na dvojici portměrných masivních pístků. Ty zde zajistí vertikální pohyb čepu při stlačení zadní stavby, a to nejprve vzhůru, a v konečné fázi zdvihu naopak směrem dolů. Precizní chod kluzného dílce po pístcích zajišťuje povrchová úprava Kashima, což znamená, že daný díl pro Yeti vyrábí Fox.

Jinak je karbonový rám této devětatřicetileté doslova pastvou pro oko a je samozřejmě nositelem nejnovějších technologií. Provedení jednotlivých detailů, mezi něž patří třeba „boost“ osy či kompletní vnitřní vedení včetně ovládní sedlovky, je prostě fantastické a plně odpovídá cenovce kola. Vše dokonale vynikne v nepřehlédnutelné zelené nebo typické světlé modré barvě, vedle nichž je možné volit podstatně nenápadnější černý „karbonový“ mat. To však zdaleka není jediná možnost volby,

druhou je použít osazení. Námí prezentované variantě na XTR dělá společnost „ekonomičtější“ model s komponenty Sram X01 a konečnou cenovkou o sto tisíc korun nižší. Obě verze spolehnou na 140mm zdvih vidlice Fox 34 Factory, tlumič Float DPS Factory nebo teleskopickou sedlovku Revolver.

Námí prezentovaný „top“ model dané komponenty doplňuje nejen luxusním iksčtekerem, ale třeba i vyloženými skvosty, mezi něž náleží hlavové složení Chris King nebo kluky Race Face Next SL, samozřejmě s jediným převodníkem. Brzdy, rovněž ze sady XTR, nesou dodatek Trail a využívají kotouče 180/160mm. Do tohoto superluxusního hávu bezvadně zapadají zapletená kola Enve M60, využívající vyšší profil karbonových ráfků zajišťujících nízkou hmotnost a tudíž i vynikající akceleraci. Poměrně nevědní je kombinace celkem rychlého obutí Maxxis, které spolehá na vzorek Ardent o šířce 2,4" vpředu a Ikon 2,2" vzadu. Ke kolu jako celku se skvěle hodí také stavba karbonových řídítek a představce Easton Haven. Chcete-li však nechat osazení raději na své fantazii, bude vás jistě zajímat cena rámu, jež činí 106 100 korun.

Pokud vás Yeti SB4,5c osloví svým vzhledem, pak vězte, že jeho reálný projev je neméně precizní. Hmotnost pohybující se jen těsně nad jedenácti kilogramy je sama o sobě zárukou nejen rychlé jízdy, ale především nemalé univerzality. Daná devětatřicetiletá je zkrátka měla dokázat nabídnout rychlost maratonského fullu s terénní prostupností a dovednostmi trailbiku. Co jsme měli možnost se na tomto stroji krátce povozit, byli jsme nadšeni jeho reakcemi, tuhostí rámu a především precizně fungujícím zadním odpružením. Systém Switch Infinity rozhodně nebyl použit kvůli tomu, aby se Yeti odlišil, ale přinos netriviálního řešení je v praxi skutečně znatelný. Abychom nezapomněli, Yeti SB4,5c můžete mít hned ve čtyřech velikostech (S až XL), takže si tu svou najde každý. Byť pro každého tento nádherný bike určitě není... (kad)

SAMODOMO

Aktuální trendy velí ukrytí veškeré bowdeny a hadice do útrobu rámu, aby věc zůstalo skryto, a nerušilo tak design rámu. Praktičnost tohoto řešení už je otázkou do diskuse, jelikož rozdělené bowdeny uvnitř rámu můžou přijít do kontaktu s vlhkostí, a naopak vodičí trubičky jsou sice super, ale po čase se lechce ucpou nečistotami z vnějších vstupů. Bowden tažený vcelku má zase nevýhodu v riziku hlasitého projevu při klepání o vnitřní stěnu trubky, takže, co si z toho vlastně vybrat.

Každopádně nám nezbyvá možnost volby, jelikož jsme plně závislí na řešení konkrétního výrobce rámu, případně si můžeme u dělených bowdenů odmítnout vložek a protažením celistvého bowdenu skrz rám. Jeden takový rám určený pro ve-



nasadit na hadičku brzdy. Jde to celkem snadno, protože pásek z pěny uchytneme zlehka do svěráku a pomalu jej provrtáme za stálého přidržování mezi prsty. Pozor na rychlost vrtání a zbytečný přitlak, jinak se nám pěna začne na vrták nabívat. Jakmile máme otvor v pěnovém „hranolu“ hotový, uděláme si ještě jeden nebo dva další kousky.

Pak už jen stačí připravit volný konec hadice brzdy, která je stejně demontována z páky, kvůli protažení rámem, a na ni pěnové hranoly nasunout. To je snadno, ovšem musíme odhadnout jejich pozici v rámu, takže je to trochu o kombinaci posouvání hadice uvnitř rámu a současného přidržování pěnových hranolů, abychom je rozmístili do rámu v potřebných odst-



dení hadice vnitřkem jsme měli možnost zkompletovat, a jelikož bylo jasné, že dělení fadící bowden uvnitř nebude problémem, ale naopak hadička brzdy bude rozhodně tlouct o stěnu, muselo přijít řešení. Jednou z možností jsou stahovací pásky navlečené na hadičku a postupně nasunuté do rámcové trubky, kde se dlouhým koncem zapnou o stěny a hadičku drží stále na jednom místě. My jsme ale zkusili jemnější provedení,

kdy namísto tvrdších gumových návléků na bowden přišla ke slovu měkká instalatérská PU izolace. Tu lze koupit za pár korun jako izolaci na trubky topení, případně někde sehnat jen odrezky.

Z části izolací trubky jsme odřízli pásek o stranách 10x10mm, jehož délku je třeba upravit podle toho, jak dlouhý máme tenký 4mm vrták. Tím totiž do pásku vyvrtáme otvor, abychom jej mohli

pech. Ideální je to provést ve dvou lidech a hranoly rozmístit vždy co nejlépe ke vstupu do rámu, doprostřed a k výstupu, aby hadička neměla šanci přijít do kontaktu se stěnou trubky, ale vše tlumila navleknutá pěna. To se nám nakonec povedlo a při jízdě nic natvrdo nekpeje, naopak je hadice hezky usazená na měkké izolaci, takže jízdu nedoprovází nepřijemné zvukové projevy. (už)

BIKEMARAST.CZ
PRODEJ A ODBORNÝ SERVIS JÍZDNÍCH KOL
 Novovysočanská 589/7 Praha 9
 Vchod z ulice Skloněná
 776 346 435, info@bikemarast.cz
 Specializovaný e-shop: www.bikemarast.cz
 OLYMPIA SUPERIOR

od 10/2016 na e-shop.leaderfox.cz

BEND LADY E-BIKE 2017

baterie Panasonic 36V/14Ah

Centrální motor BAFANG

LEADER FOX
 ČESKÝ VÝROBCE JÍZDNÍCH KOL A ELEKTROKOL | SINCE 1996

www.leaderfox.cz

fb.com/kolaleaderfox | YouTube: kola_leaderfox | Instagram: kola_leader_fox