

2 Elektronika pro masy?

Cyklobservis 8/2021

Dokonění ze str. 1 ⇨

Takže co čekat od GX Eagle AXS, úplně nové bezdrátové elektronické sady? Již z fotek je jasné patrné, že na kompromisy se příliš nehrálo. Vše vypadá parádně a maximálně propracované, skoro by se dalo říci, že o nic hůře než u prestižních sad XX1 Eagle AXS či X01 Eagle AXS. Ani aktuální sadě GX nebylo, hlavně na rozdíl od výše zmíněných levnějších soukmenovců, moc co vytýkat a bezdrátové elektronické zařízení vlastně jen rozšiřuje možnosti celé sady, která bude nyní paralelně nabízena v klasickém mechanickém nebo elektronickém provedení. Kliky nebo kazeta zůstávají logicky v obou případech identické, takže elektronické zařízení tvoří vlastně jakýsi „upgrade-kit“, jímž si můžeme třeba až dodatečně zmodyfikovat svůj bike, abychom šli s posledními trendy...

Takže ona premiéra elektronické sady Sram GX Eagle AXS je v realitě vlastně jen premiérou elektronické přehazovačky, ovladače (asi bychom v tomto případě nemluvíli o standardní řadicí páčce) a pár drobností. Tím nejdůležitějším je logicky právě přehazovačka, která se svým tvarem nijak zvlášť nevytvýká aktuální podobě měničů značky Sram a podobá se

standardní, tedy „mechanické“ variantě GX. Týká se to i sedé povrchové úpravy, osvětlených a výrazně odlehčených částí pa-

můžeme zde použít zcela nový kryt baterie, jenž má být navíc univerzální, použitelný i pro ostatní měniče AXS.

Co se týče ovladače řazení, ten je plně elektronický a namísto páček zde najdeme samostatná, anatomicky propracovaná tlačítka, která si můžeme dokonce sami nakonfigurovat a přizpůsobit tak ovládání vlastním potřebám nebo třeba nějakému tělesnému hendikepu. Ergonomií bylo podle Sramu věnováno hodně péče a velice kompaktní provedení ovladače by mělo být výhodou taktéž z hlediska teoretické menší zranitelnosti systému v případě pádu. Baterie zadního měniče bude prodána také samostatně, hmotnosti jednotlivých komponentů vypovídají takto: přehazovačka 468 až 478 gramů (podle konkrétního provedení), ovladač řazení 70 až 82 gramů, přičemž baterie v ovladači řazení je standardní CR2032.

Z hlediska převodového rozsahu, který tak vytýkáme levnějšími bikovými jednopřevodovými sadami Sramu, je zde vše v pořádku. Nové GX AXS je naladěno, aby si poradilo nejen s oblíbenými kazetami 10–50, ale i s rozsahem 10–52. Navíc zde můžeme dát průchod své fantazii a namíchat si jednotlivé díly využívající technologii AXS



ralelogramu a na konec i provedení ramínka. Zde není moc co vymýšlet. Velmi čistě se povedlo do měniče začlenit akumulátor, jenž nepůsobí jakkoli rušivě. To je ostatně silná stránka elektronických měničů Sram od jejich začátku, neboť působí až nečekaně kompaktně, zvlášť zvážíme-li, že zaclenují i samotný zdroj energie. Mimochodem,



kou Double Tap některé ze sad využívající tutéž technologii, což se logicky nejvíce hodí třeba u gravelů.

Na konec jsme si nechali ceny. Ty rozhodně nejsou lidové, přesťože je nové GX AXS prezentováno jako elektronická sada pro běžné hobby jezdce. Přehazovačka vychází na více jak deset tisíc korun,

mezi sebou, tedy z jednotlivých sad, a to díky speciální aplikaci. Dokonce můžeme kombinovat třeba i bikovou přehazovačku se silnicí brzdovou/řadicí pá-

na ovladač řazení si připravíme přes čtyři tisíce, kompletní „upgrade-kit“ vyjde na sedmdesát tisíc korun. Takže vlastně lidovka pro docela majetné bikery.

(kad)

Pells Helio a Rubio

Miniaturní světlo a blikačka, dobíjení akumulátoru přes micro USB, univerzální upevnění na řídítka, sedlovku či přílbu a v neposlední řadě zajímavý název. To je dvojice miniaturních světél od značky Pells, která jsme otestovali.

Obě světla dokazují, že miniaturizace nemusí vždy přinést nějaká omezení. Přední světlo Helio 80 nabízí světlost 80 lumenů, což je ohledem na jeho délku 48 mm a šířku 28 mm slušné. Profil clipsy, lehce vystoupá optika a malý gumový spínač na horní straně, doplněný světelnou indikací kapacity baterie, aktivovanou i při nabíjení, vyřešeném

světla na celou šíři vozovky a na dvacet metrů je světlo dobře použitelné i v terénu, kde nasvítí jak výslednou vzdálenost, tak docela slušně i prostor téměř bezprostředně před kolem. Není to sice světlna pro noční bikiing v pravém slova smyslu, ale rozhodně to není blůdička, která by jízdu na lesní cestě omezovala. Poměr celkových rozměrů, světelného výkonu a v neposlední řadě i ceny (599 korun za sadu), je nastaven velice slušně. Na maximum vydrží akumulátor napájet světlo hodinu a půl, slabší výkon pak nabídne tři nebo šest, případně dvanáct hodin v režimu blikačky. Dva slabší režimy jsou ale



přes gumovým krytem chráněný micro USB vstup na zadní straně. Upevnění na řídítka řeší chytrý plastový nosník se čtveřicí háčků a čepem pro nasazení světla. To má na spodní straně plastový dílec s otvorem, jenž se nasadí na čep a v rozsahu necelých devadesátí stupňů pak lze světlo natáčet na obě strany. Při plném otočení o devadesát stupňů se pak na čepu uvolní pro sejmnutí. Čtveřice háčků na nosníku umožnila upevnění k řídítkům průměru 19–32 mm, a to jedním gumovým páskem se dvěma očky, takže velice praktické řešení, ovšem na představec to využít nelze, tam by po přetočení do výchozí pozice světlo zároveň dosáhlo bodu pro uvolnění z držáku a navíc neumožnilo vertikální náklon. Bez držáku, ovšem s využitím pásku na suchý zip lze světlo upevnit i na přílbu.

Jedním stiskem tlačítka na horní straně se aktivuje nejsilnější mód svícení, další stisknutím přepnou na dva slabší režimy a následně blikačku, ovšem pro vypnutí světla je nutné vždy se proklikat všemi čtyřmi režimy. Světelný kužel nabídl docela slušný rozptyl vhodnější spíš jen na silnici než do terénu. Zadní blikačka Rubio 15 má sice papírově slabší výkon, ale viditelnost je perfektní i na delší vzdálenost a ze čtveřice módů blikání či svícení rozhodně nebude říditě auta za vámi úplně v klidu. Opět malé rozměry, tentokrát 42x28 mm, micro USB dobíjení a stejný způsob uchycení gumovým poutkem, jenž zvládne průměry 19–32 mm, nebo zadní stranu přílby přes pásek na suchý zip. Nic z toho v balení nechybí. Blikačka je vidět ve 220° úhlu, takže myslí i na řidiče příjždějící z vedlejší silnice a jednoduché ovládání spínačem nabídne silnější a slabší režim svícení, klasickou blikačku a nakonec postupně přeblikávání trojice diod dokola, vždy s nejsilnějším impulsem té spodní širší optikou. Nápadné, funkční, minimalistické a s výdrží 2, 5, 12 nebo až 25 hodin a opět s nutností proklikat se čtyřmi režimy až k vypnutí. Jako malé a funkční kombo osvětlení nelze Helio 80 a Rubio 15 než doporučit, uchycením, funkcí i výkonem a cenou prostě nachnou. (už)

Tmel a bombička v jednom

Také jste se okamžitě po zjištění defektu bezdušáku zamysleli nad tím, kdy naposledy jste kontrolovali stav tmelu v plášti? Těsnící tmel si s sebou na vyjížďku vozí opravdu málokdo, ale pumpičku,

Doppio s objemem 125 ml, je takovou zmenšeninou šlehačky ve spreji, kterou hadičkou nasadíte na odjistěný ventilík a po stisknutí víčka dovnitř natlačíte celý, popř. stisknutím páčky dovnitř natlačíte celý, popř. stisknutím páčky dovnitř natlačíte celý, popř. stisknutím páčky dovnitř natlačíte celý.

časně částečně nahuštění zcela prázdného pláště. Tmel spolu se vzduchem proudí celkem rychle, ale není to taková tlaková vlna jako od CO₂ bombičky, takže nečekáme nahození patek pláště do ráfku. S pláštěm usazeným v patkách je natlakování zhruba na tři čtvrtiny použitelné hodnoty a stačí pak dohustit pumpičkou, nenahozené patky vám to ale „nezacvakne“. Napěněný tmel se dostal poměrně rychle k místu defektu zhruba naproti ventilíku, takže putuje pláštěm docela slušně a dostane se všude, což potvrdila kontrola po sejmnutí pláště z ráfku. Bohužel 4mm otvor defektu už byl nad sílu tmelu, také jsme do místa poškození aplikovali knot, s nímž tmel spolupracoval v podstatě stejně, jako kdyby předtím byl v plášti nějaký těsnící tmel, jenž tam ale před aplikací Doppia samozřejmě nebyl.

Jaké je tedy výsledné resumé? Doppio elegantně řeší záchranu bezdušáku bez funkčního tmelu, kde umí menší defekt rychle zaclepit i s částečným dohnutím pláště. Pro větší defekt je nutné použít knot, tedy stejně jako u bezdušáku s běžným tmelem, ale stále je tu bonus v podobě tlaku, jenž současně s tmelem dostaneme do pláště a není nutné se potom tak dlouho zdržovat huštěním. Když půjde o většiny a nutnost dojet do depa na alespoň trochu natlakané pneumatice, může být Doppio záchraněm situace. Za 270 korun to rozhodně stojí a tmel bez čpavku lze použít i do duší, takže zachrání i odprůrce tubeless obutí. (už)



CO₂ bombičku nebo sadu těsnících knotů s aplikátorem už v řadě brašniček, batohů či ledvinek najdeme. Pokud kontrolujete stav tmelu v plášti spíš ojedinelé a vozíte s sebou jen pumpičku a knoty, tak zkuste Effeetto Mariposa Espresso Doppio, což je těsnící tmel CafféLatex v tlakové nádobce, jenž má zároveň dostat do pláště napěněný tmel a přitom jej částečně nahuštit.

Pokud máte zalepený ventilík, bude to problém a musíte jej vyšroubovat, protože tlak v nádobce je schopen hadičku z ventilíku v mížku odstřílet. Náš modelový bezdušák, kde testujeme knoty, abychom si neničili funkční obutí na redakčním kole, disponoval hezkým 4mm průřichem zaclepeným knoem. Knot tedy putoval ven, následně proběhla aplikace tmelu skrz ventilík a sou-

www.cykl.cz - kalendář cyklistických akcí

