



VELO 7/2023 CYKLISTICKÝ ČASOPIS / TESTY TRASY TRENINK LIDÉ TECHNIKA SPORT
VÉLO
26. ročník

PŘEDPLATNÉ 2024
VÝHODNĚ
A S DÁRKEM

PAN GARMIN
Ivo Steiner, mimo jiné tvůrce map pro navigace

NA KOLE DO 6500 METRŮ
dobrodružství dvou českých bikerů v Nepálu

TESTY

Yeti SB120
Superior XP 969
Trek Fuel EXe 8 XT
Rockrider E-EXPL 700 29"
Shimano GRX 1x12

SHIMANO Di2
elektronické řazení pod lupou a komplexné

SPECIALISTÉ O ODPRUŽENÍ
servis, údržba,
nastavení a vše další

PARENZANA
malebný výlet po bývalé železnici

119 Kč

9 771213 113009

Scanned with CamScanner

Evoluce o třídu výše

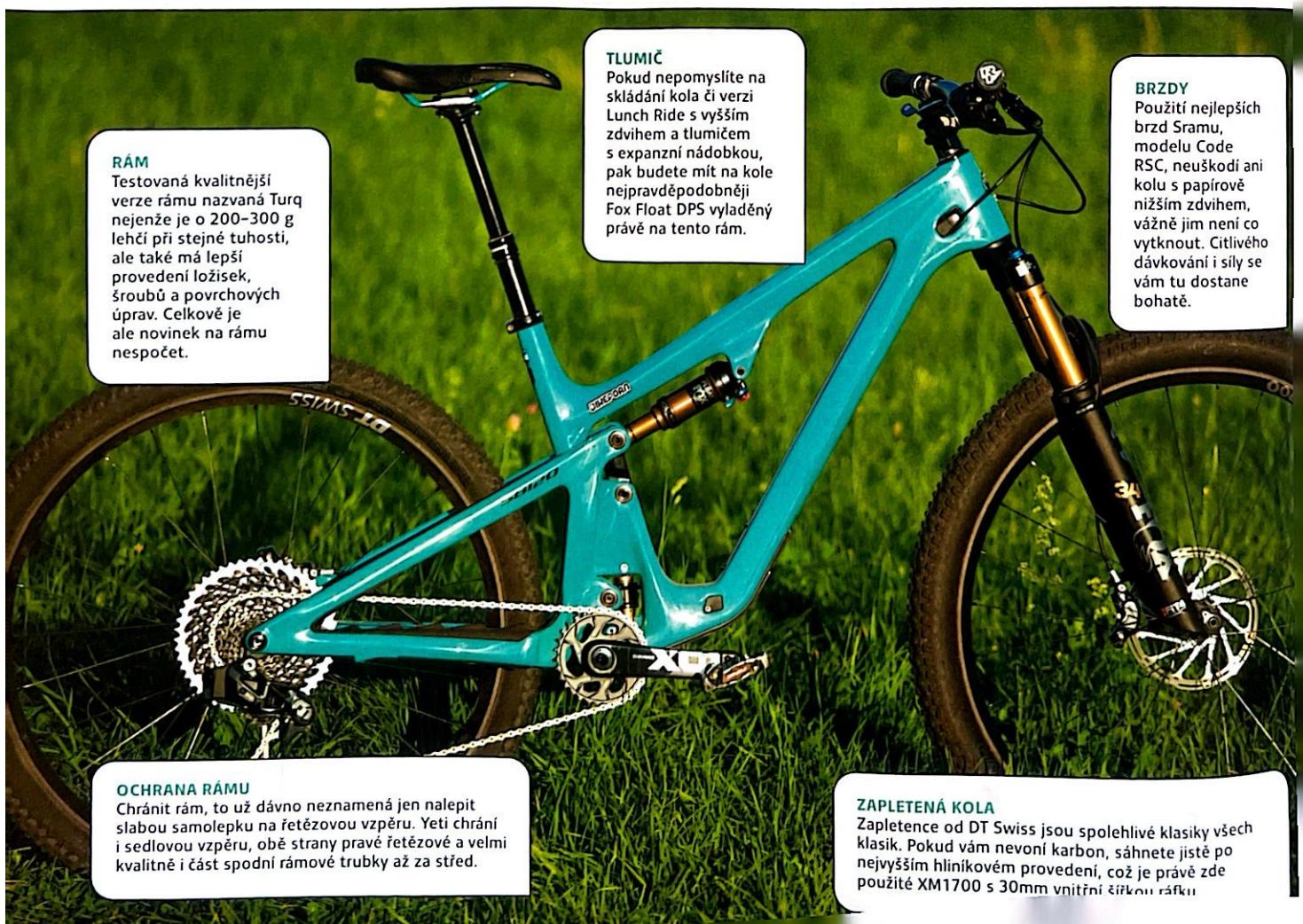
Yeti SB120 je novinkou roku 2023, nástupce dříve ve Velu testovaného modelu SB115, který zas vytlačil původní SB100. Holt doba se mění a s ní i potřeby bikerů. Při pohledu na top závodníky Světového poháru v XC by tahle novinka nebyla zdaleka jediným zástupcem evoluce s takovým zdvihem. Nutno nahlížet na model i z druhé stránky, trend nízkozdvíhých trail biků je tu stále s námi, a i tady by bylo škatulkování SB120 naprosto v pořádku.

Podíváte-li se na změnu řazení v hierarchii modelů Yeti, pak zatímco SB115 bylo v sekci Race, SB120 už patří mezi ty zábavnější biky, do sekce Rip. Je to první ryba, která vylezla z vody, moment, kdy přestala být rybou a začala být plazem.

Zvýšení zdvihu není jediná změna. Nový rám dostal závit do středové partie, všechna ložiska Enduro Max jsou nově v hliníkovém vahadlu, ne přímo v karbonu rámů.

Kabeláž je vedena trubičkami uvnitř rámu, patka je UDH, připravená k výměně za řazení T-Type. Prostě samé dotažené detaily. Zvětšila se průchodnost terénem díky upravené konstrukci spodní trubky a v neposlední řadě dostal rám rádnou porci plastové/gumové ochrany. Přidáme trochu matematiky, tedy dvě kvalitativní provedení rámu (rozdíl v uhlíkových vláknech), čtyři barvy a šest velikostí.

Každé nasednutí na Yeti SB120 provázejí subjektivní „kulturní šok“. Zatímco vzdálenost středu sedla k řídítkům mám téměř stejnou i na svém kole, ba dokonce i stejný model gripů, jako bych seděl na jiném biku – u Yeti jsou gripy menšího průměru a nasazené na výrazně užších řídítkách. Po každé jsem měl pocit, že ač jde o velikost L, připomíná spíše M, případně dámský model. Ale nenechte se osálit – díly dělají mnoho, stejně tak i osobní volba každého jezdce

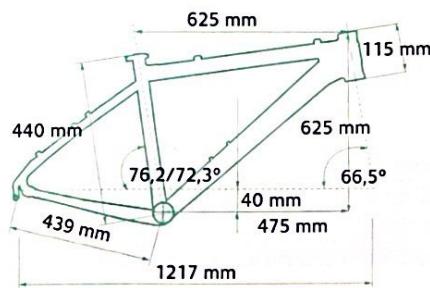




YETI SB120

rám karbon Turq, boostová pevná osa
vidlice Fox 34 Float Factory FIT4, boostová pevná osa
tlumič Fox Float DPS Factory
řazení/přehazovačka Sram X01 AXS (1x12)
kazeta Sram X01 (10–52 zubů)
kliky Sram X01 (převodník 30 zubů)
brzdy Sram Code RSC (kotouče 180 mm)
zapletená kola DT Swiss XM1700, vnitřní šířka ráfku 30 mm
pláště (P/Z) WTB Ranger Light Fast, 29x2,6/2,4"
teleskopická sedlovka Race Face Aeffect, zdvih 150 mm
sedlo WTB Volt/Yeti
řídítka Yeti Carbon, šíře 760 mm
představec Race Face Aeffect, délka 50 mm
zdvihy 130/120 mm (P/Z)
hmotnost 12,9 kg (vel. L, bez pedálů)
hmotnost kol (P/Z) 1970/2720 g (včetně plášťů, tmelu, kazety, kotoučů, bez pevných os)
cena 249 000 Kč

Geometrie (vel. L)



(a že Yeti je stavěné zakázkově), ale zkušenosti jsou důležitější.

Spolu s vyšším zdvihem zde jde ruku v ruce i trailovější geometrie. Yeti potvrzuje trend natahování zadní stavby vzhledem k rostoucí velikosti rámu, ba i neustálé napřimování sedlové trubky a naopak sklánění vidlice. Neděje se to tu nijak dramaticky, v mílových krocích, ale v porovnání s předchůdcem je tu znát vše zmíněné. Na hlavový úhel 66,5° je bike velmi agilní a chce se mu do zatáček, a naopak – na to, jak je mrštný, tak je současně krásně stabilní, žádná zbrklá koza. Vyrobené dobře mu to šlo na rozbitějším trailu přímo z kopce s velkým množstvím zatáček a menších skoků, tam byl jak ryba ve vodě.

Není snadné se jednoznačně vyjádřit k provedené geometrii a definovat rozdíl proti jiným. Ale něco by se přece jen našlo. Rozložení těžiště je zde odlišné proti některým jiným kolům. Je znát delší zadní stavba, spíše níže nastavené řízení, aby se neztrácela univerzalita a XC duch z minulosti. Nejde o all mountain či enduro, ale o bike, na kterém se i dobře šlapa a lehko se přijímá volání dalek.

Geometrie se dělí na základní model, který jsme měli v testu, a takzvaný Lunch Ride se zvýšeným zdvihem vidlice na 140 mm, což dle tabulek udělá rozdíl pár desetin stupně v hlavovém úhlu. Vidlici jsme si udělali oslí můstek k odpružení obecně.

Odpružení je zde opět doména a výsada Yeti a jeho originálního virtuálního čepu otáčení zadní stavby Switch Infinity. Jde o dvojici vodicích trubiček pro kluzné uložení čepu, žádnou černou magii za tím nečekajte. Zjednodušeně zajímavější provedení spodního vahadla. Zadních 120 mm obsluhuje tlumič Fox DPS z řady Factory, tedy kromě změny tlaku a odkoku nabízí výběr ze tří poloh pomocí komprese s možností doladění citlivosti v otevřeném stavu, a to opět ve třech polohách. Výrobce na stránkách zmiňuje 11% progresi, což je v praxi mimořádně málo – nechává to tak značný prostor k ladění mezi velmi lineárním a více progresivním chodem pomocí tokenů v tlumiči.

To by byl popis, ale už po první vyjížďce je jasné, že se ladění nevyhnou. S takovým sagem a současně neschopností dosáhnout posledního centimetru zdvihu tlumiče mě čeká zásah do útrob; určitě se tam schovává velký token, tedy plastová vložka snižující objem vzduchové komory. Takže vypustit, odšroubovat tělo a už na mě kouká žlutý plast s označením 0,6. Po pár minutách online hledání výkresu menších tokenů už putuje zadání do domácí 3D tiskárny a po dalších 45 minutách pak domácí token teflinové velikosti do tlumiče.

Další testování už se pak neslo v duchu klasického konceptu Yeti, tedy velice citlivého, aktivního počátku zdvihu s povol-

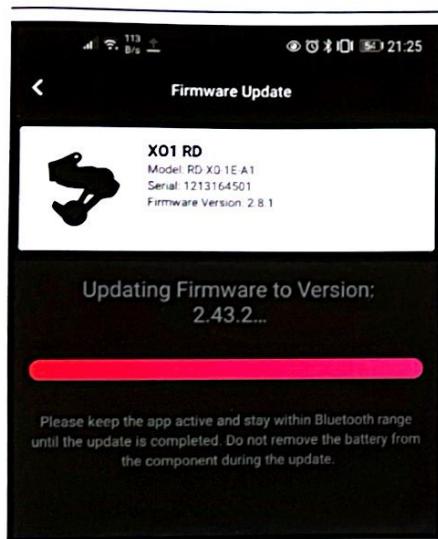
ným přitvrděním ke konci, kterého lze díky tokenu i tak dosáhnout jen při drsnějším zacházení a při spíše nižším tlaku, tedy s vyšším sagem. Další přifouknutí neubralo na citlivost, jen na pohupování, a také snížilo sanci dosáhnout dorazu.

Kolo jde hezky vpřed s každým záběrem do pedálů, to podědilo od svých předků. Pohupování je zde dané skutečně jen pohyby těla, ale i tak jsou aktivity, a tedy i komfort značné; těžko věřit, že zadní stavba má k dispozici vážně jen 120 mm.

Na šlapavější úseky jsem volil střední pozici zamýkací páčky, ale při silničních přesunech jsem neváhal tlumič zcela zamknout. Tehdy se zrodila myšlenka, že takový rozsah nastavení může usnadnit výběr kola všem, i těm, kteří váhají mezi pevným kolem a fullem, respektive trail bikem. Yeti SB120 bez okolků snese cokoli od XC závodů po trail parky a bikecentra. Prostě nízkozdvívý všeuměl, jak určují současné trendy.

Pozadu se nedrží ani vidlice Fox 34 s podobnými možnostmi nastavení a podobnou počáteční citlivostí. Jen je zde i bez ladění znát mnohem větší oporu ve zdvihu, který je stabilnější, hospodárnější, bez pohupování. Vážně liška mazaná.

Elektrické řazení Sram X01 Eagle AXS je vážně rychlé, přesné, solidní. Těžko vytýkat



SRAM AXS APP

Bez aplikace Sramu toho moc nenastavíte, kromě chytrého telefonu s Bluetooth a GPS je třeba i konfirmační e-mail, přiřazení fázení ke kolu. Teprve až potom lze kupříkladu ménit nastavení, které z tlačítka má řadit po kazetě nahoru a které dolů, počet převodů k přefázování při držení tlačítka a podobně. Je zde i mikrodoladění přehazovačky, pak i dostupné aktualizace. Vše je jasné popsáno, jak funguje a co je k tomu potřeba.

jinak než subjektivně – jsem fanda tlačítka Rocker, nikoli tohoto původního ovládání s ostrými záhyby. Beztak mi ale stále schází zpětná vazba, cvaknutí, a ani rychlá reakce a lehkost ovládání mi ten neduh nedokázaly vykompenzovat. Asi nepatřím mezi cílovou

skupinu, přinejmenším dokud jsem nezkušel Transmission AXS.

K pohonu patří i 170mm karbonové kliky Sram X01 a jejich 30zubý převodník, který spolu s „orlí“ kazetou dává slušnou šanci využít i skutečně prudké výjezdy. Záleží jen na nohách a hlavě.

Další z páček na karbonových řídítkách je Race Face Turbine R, jež ovládá teleskopickou sedlovku Race Face Effect se 150 mm zdvihu. Na rámu velikosti L bych doufal i ve vyšší zdvih, klidně třeba 200mm Turbine R. Když navíc prostoru k zasouvání do rámu je hodně.

Velkou spokojenosť jsem pocítil u brzd Sram Code RSC se 180mm kotouči. Vůbec jsem nepřemýšlel nad většimi, ač jsem na ně navykly. Dávkování, síla, odolnost proti přehřátí, konzistentní chod, tady je vážně vše v nejlepším pořádku. Vše ostatní už je pak jen dílem subjektivní volby.

Zapletená kola? Máme tu nejvyšší hliníkový model od DT Swiss, XM1700. Myslelo se v první řadě na odolnost, na nízkou rotaci hmotnost až ve druhé. Tomu se těžko divit vzhledem k tomu, kolik si toho nechá tentle sněžný muž libit.

Dalším z mnoha dílů, které nasadil dovozce této a dalších značek do ČR ze svého portfolia, jsou pláště WTB Ranger, verze Light/Fast, což jen podporuje univerzalitu kola. Spíše nižší vzorek dobré odvaluje, ač známe i rychlejší modely téhož zaměření, současně velmi dobře drží stopu, což platí zejména o předním pláště o šíři 2,6". Ta dává extra porci jistoty i na odkloněných svazích s kořeny a kameny, na prachu, prostě na všem, co traily při letním testu nabídly. Dodám, že dle měření má tentle kousek ne-

uvířitelných 67 mm, kdežto jiné firmy mají při stejném oficiálním rozměru třeba i jen 63 mm. Milimetry navíc oceníte zejména tam, kde už byste s normální šíří bojovali o traci, všude jinde pak přijde vhod i nižší provozní tlak, který si můžete dovolit. A s tím související komfort na místech, kde se vidlice ještě nedostává ke slovu. Výběr pláštů zde bude tím, co rozhodne, zda z kola uděláte spíše něco ve smyslu XC/DC, nebo regulérní plnotučný trail bike s hrubým obutím.

Jak to celé shrnout? Je to XC, DC nebo trail bike? Zdá se, že tihne spíše tím druhým směrem. Věřím, že se mi z kola podařilo vytěžit maximum jak do kopců, tak z nich, a upřímně jsem si to velmi užíval. Yeti opět dokázalo, že zdvih je často jen číslo, protože záleží jen a jen na jeho nastavení a využívání. Jako ostatně už dříve testované Yeti SB115 je i SB120 hodně snáživé, nasadě je práce se zamýkací páckou tam, kde citlivost není nutná. Osazení kola je vždy rukopisem stavitele, potažmo dodavody se zákazníkem, a pokud se ten nechce potkat s stejnými sériovými biky, sáhne právě po Yeti.

Vzpomínky mi jistě zůstanou stejně silné jako po testu verze SB115, kterou jsem si vyloženě zamiloval. Je zajímavé, jak daleko a kam až se dostal potomek závodníka, dnes už spíše kolo k hraní, výletům, a že nemusí být dlouhé, aby byly intenzivní. Intenzivní je tu i tlak na bankovní účet, dovozem potvrzená cena stavby předčila i nejbujářejší představy, což by se snad mělo na příští rok o něco zlepšit. Yeti rozhodně není levný nosič drahých komponentů. Ale každopádně je vynikající.

Text a foto: Petr Štuka