

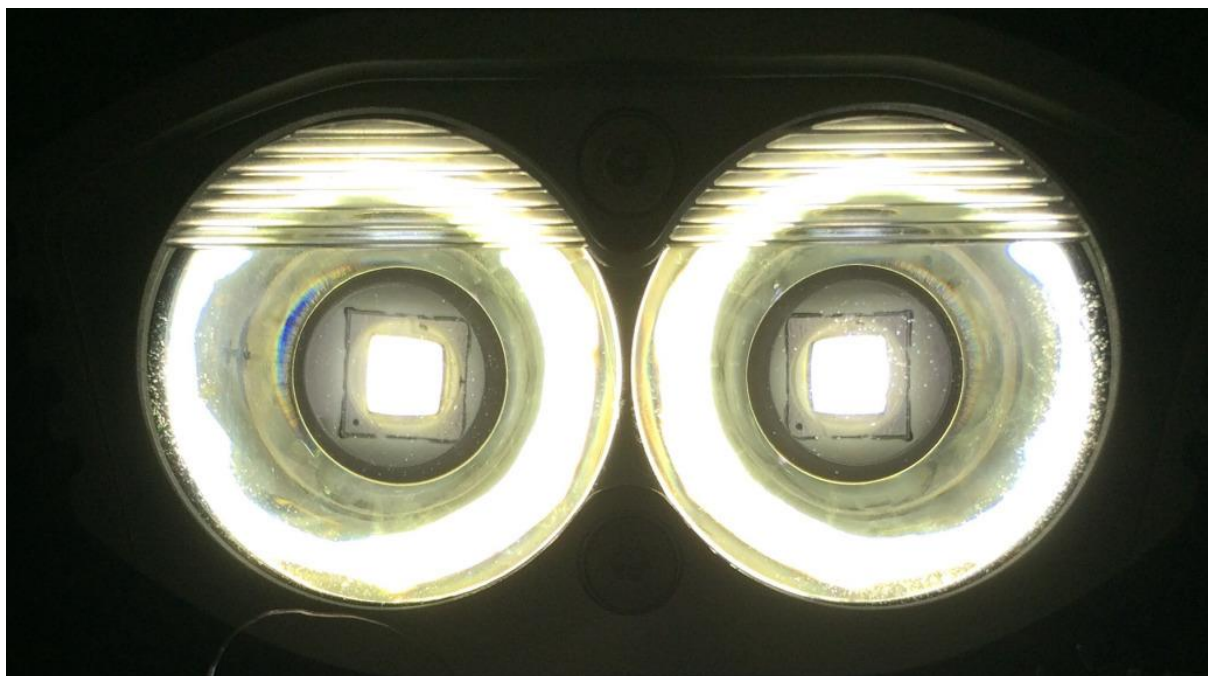
RECENZJA

FENIX BC30. RECENZJA. CZĘŚĆ 1/2

LISTOPAD 13, 2014 LOCOMOTIVELABS 2 KOMENTARZY

A ci którzy toną w mroku, lub po zachodzie słońca wyjechać na szosę się obawiają, niech wypełnią swe serca nadzieją. Albowiem nadejdzie dzień, w którym światło słońca przestanie być w wyłącznym władaniu niebios.

The Rules, zaginiony werset



Na paczkę z mhunt.pl czekałem niczym małe dziecko. Byłem już niemal bliski przestawiania wskazówek w zegarku żeby choć trochę przyspieszyć kuriera, ale w końcu sama jakoś przyszła. To co było w środku spokojnie zawstydziłoby Świętego Mikołaja.

Fenix BC30 to jednomodułowa przednia lampa rowerowa. Zlażłem ją na forum swiatelka.pl. Już samo to miejsce zasługuje na osobny wpis. Jeśli Wam powiem że ludzie dyskutują tam sobie o latarkach, to część z Was wzruszy ramionami a pozostali popukają się w czoło. Ale w ten sposób naprawdę sami się skrzywdzicie. Od jakiegoś czasu wyznaję taką teorię że jeśli tylko dostatecznie zagłębić się w jakiś temat (w jakikolwiek), wszystko w końcu okazuje się arcyciekawe. Przykładem tego są właśnie swiatelka.pl.

No ale przechodząc do lampy – Fenix składa się z kilku części, z których każda została świetnie przemyślana przez producenta.

Po pierwsze (tak, naprawdę chcę od tego zacząć) można do niej podłączyć... zdalny spust. Spust jest na kablu i montuje się go w dowolnym miejscu na kierownicy. Ja przymocowałem

go na chwycie w pobliżu kciuka. Żeby dać obraz temu jak on działa trzeba najpierw wspomnieć że latarka ma stopniowaną moc (regulowaną przyciskiem na obudowie). Stopni jest cztery: słaby, normalny, mocny i bardzo mocny. Ten ostatni pieszczotliwie zwany przez producenta trybem Turbo jest już naprawdę super jasny, ale spustem włącza się błysk jeszcze jaśniejszy. Coś w rodzaju flasha w aparacie, z tym że można go przytrzymać dowolnie długo. Producent nazwał tą funkcję Burst Mode co z pewnością jest skrótem od właściwej nazwy: Tygrysi Strzał Kojiro – laser Gwiazdy Śmierci – Spójrz na mnie a będzie to ostatnia rzecz jaką zobaczysz w życiu.

Pomijając fakt że jest to po prostu użyteczne, zabawa jest porównywalna z rozjeżdżaniem folii mega-bąbelkowej Hondą w kampanii [JoyMachine](#). Pozostałe szczegóły anatomiczne Fenixa są równie pociągające, o ile rzecz jasna odwiedziło się przedtem swiatelka.pl.

Latarka ma dwie diody CREE XM-L2 T6, które dają bardzo ładne białe światło. Nie ma to naprawdę nic wspólnego z sino-błądą poświatą do której przyzwyczailli nas zwykłe LEDy.

Z lektury światełek zrozumiałem że diody LED po właściwym etapie produkcji są sortowane pod względem osiąganego barwy światła (hej, użytkowniku Intela i5, czy coś ci to przypomina?). Te które są najbliższe porządanego w projekcie standardu trafiają do tzw. binu 6. Reszta do odpowiednio tańszych binów od 5 do 1. Oznaczenie T6 w nazwie diody w Fenix'ie wskazuje na tą dobrą partię.

Diody razem mają maksymalną jasność 1800 lumenów, ale nie pytajcie mnie proszę co to oznacza. To jest tyle żeby porządnie oświetlić całą kamienicę po przeciwnej stronie szerokiej ulicy i zamknąć oczy z bólu po spojrzeniu w podłogę na którą reflektor świeci w swym maksymalnym trybie.



Do zasilania tych dwóch LEDowych potworków służą dwa akumulatory litowo jonowe typu 18650. Ja wybrałem Panasoniki o pojemności 3400 mAh (nie było większych). W trybie Turbo mają starczyć na niecałe dwie godziny. Potrzebna jest do nich specjalna ładowarka. Ta którą wybrałem (Ultrafire WF-139) ładuje je w 5 godzin. Podobno są szybsze modele, ale mi to będzie musiało wystarczyć. Poza tym mam drugi komplet akumulatorów 2000 mAh, które mhunt.pl dodaje od siebie. Dzięki. Przy okazji od razu polecam kontakt z Panem Damianem – właścicielem sklepu. Pełen profesjonalizm.

Latarka jest dość ciężka. Załadowana akumulatorami waży 270g co jest odczuwalne. Obudowana jest w pełni aluminiowym korpusem z trzema sekcjami radiatorów. Pomijając fakt że wygląda zarówno estetycznie jak i porządnie, aluminiowa obudowa w takim kształcie służy tak naprawdę do odprowadzania ciepła z grzejących się LEDów.

Jak bardzo się one grzeją? Jak sprawuję się Fenix podczas jazdy? Jak taki ciężar trzyma się kierownicy? Jaki kształt ma snop światła? Jak długo rzeczywiście świeci na najmocniejszych akumulatorach? I gdzie jest reszta zdjęć – To wszystko niestety dopiero gdy skończy mi się kuracja antybiotykiem. Czyli za kilka dni.

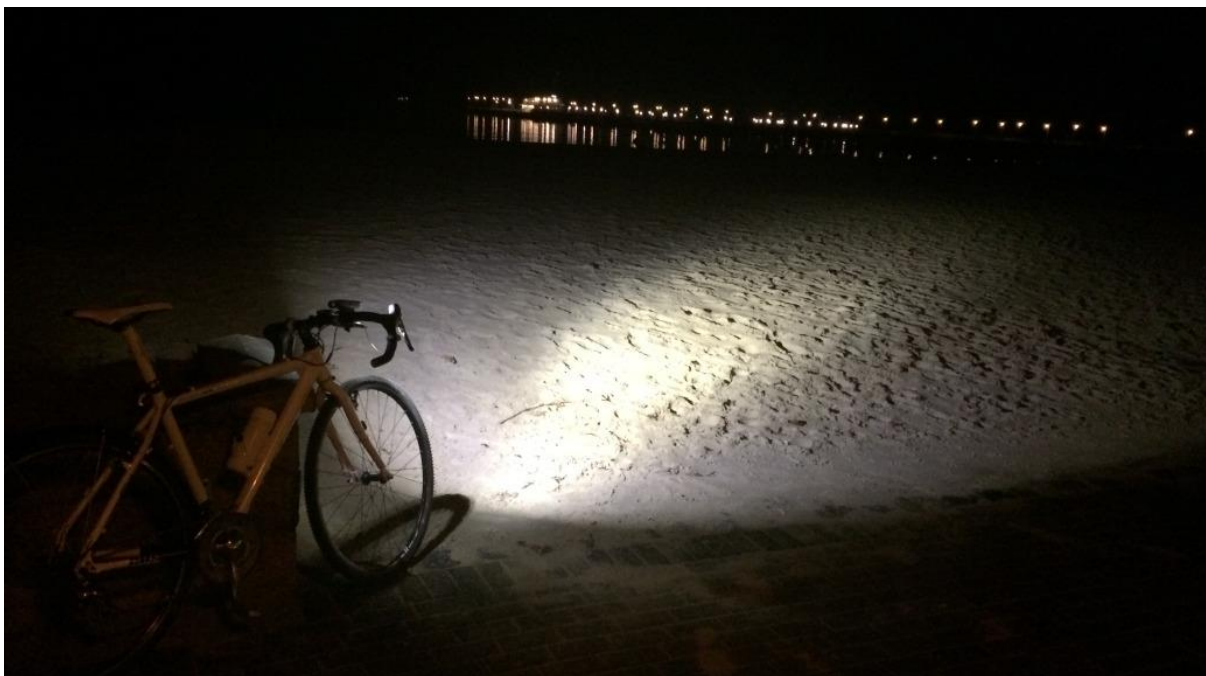
Dokładnie za cztery...

RECENZJA

FENIX BC30. RECENZJA. CZĘŚĆ 2/2

LISTOPAD 27, 2014 LOCOMOTIVELABS DODAJ KOMENTARZ

Zapraszam do drugiej części recenzji lampy rowerowej Fenix BC30. Część pierwsza, jeśli nie czytałeś jest [tutaj](#). Zmotywował mnie kolega Jaśko wypominając w komentarzu ile to już dni mija odkąd goście czekają na danie główne będąc wciąż tylko po przystawkach. Jeśli masz mało czasu, szybko Ci to wszystko streszczę – ZACHWYT.



Zacznijmy od najważniejszego.

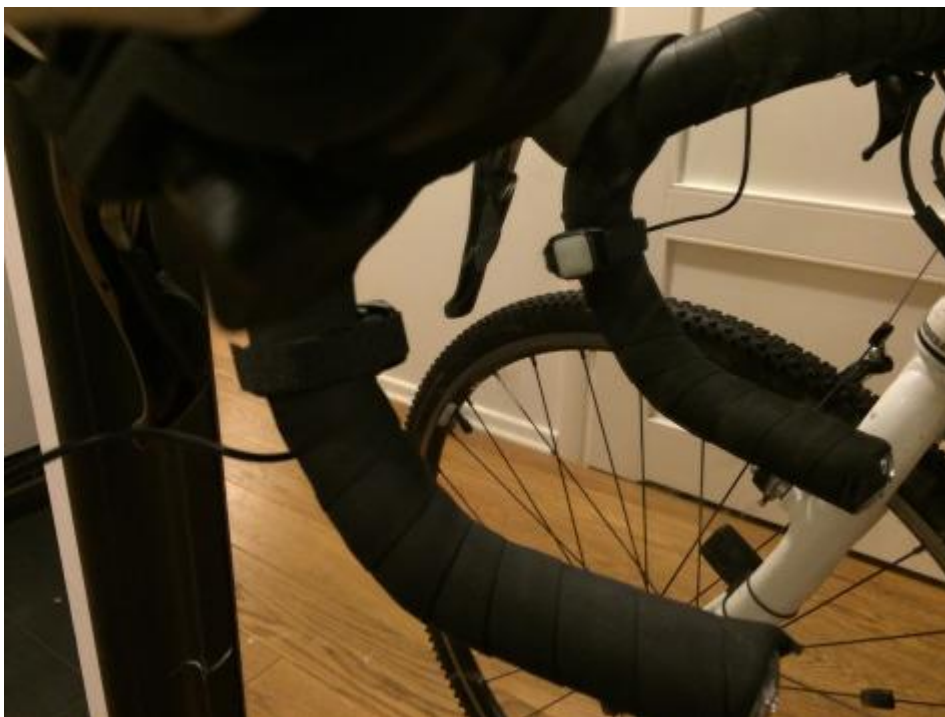
Czy lampa wystarczająco mocno świeci?

Fantastycznie świeci :) Chociaż oczywiście odpowiedź da się rozwinąć do więcej niż jednego wyrazu. Przede wszystkim mamy pięć trybów świecenia:

- **ciągły 100 lumenów** – to się do niczego nie nadaje. Być może sygnalizuje obecność rowerzysty, ale nie byłbym tego taki pewny. Ilość światła przed rowerem jest naprawdę umowna i jeśli ma to być naprawdę tylko 100 lumenów, to powinno być chociaż mrygające. Przynajmniej zwracałoby uwagę innych uczestników ruchu.
- **ciągły 200 lumenów** – niewiele lepszy od powyższego. Nazwałbym go trybem awaryjnym do zastosowania w sytuacji kiedy kończy nam się bateria, ale akurat świeci on najkrócej ze wszystkich i niemal od razu przełącza się na tryb pierwszy. Będę o tym pisał szerzej nieco dalej.
- **ciągły 500 lumenów** – to już jest całkiem dobre światło, można przy nim bezpiecznie jechać ok 20 km/h. Zmiana trybu z 2 na 3 przynosi naprawdę zauważalną zmianę.
- **ciągły 1200 lumenów** – włączenie tego trybu sprawia po prostu radość. Nie to żeby od razu działały jakieś cuda, ale snop jest naprawdę mocny, odpowiednio szeroki i sięga wystarczająco daleko żeby w kompletnej ciemności (znanej trasie) jechać z taką prędkością z jaką ma się ochotę. Na początku myślałem że będę jeździł głównie na trójce. Poruszam się jakby nie było po mieście i wprawdzie nie wszędzie mam latarnie, ale tam gdzie są wydawało mi się że nie będzie sensu jeździć na „długich” – do czasu kiedy ich nie włączyłem. Światło jest naprawdę bezkompromisowe. Ludzie się oglądają lub wręcz uskakują z okrzykiem „O Jezu, myślałam że to samochód”. Wydzielanie endorfin hamują trochę rowerzyści z jeszcze mocniejszymi lampami, ale i tak ma się wrażenie jazdy w elitarnym klubie „widzę gdzie jadę, reszta może tylko klęknąć”.

- **specjalny 1800 lumenów** – aktywowany dodatkowym przyciskiem na kablu, montowanym na kierownicy. Jest to także tryb ciągły, z tym że aby świecił trzeba cały czas palcem ów przycisk przytrzymywać. Włączenie tego trybu w jakimś pomieszczeniu sprawia wrażenie że zapaliliśmy górne światło, natomiast podczas jazdy niemal nie widać różnicy w stosunku do trybu 1200. Na kierownicy szosowej ciężko jest też znaleźć odpowiednie miejsce gdzie można by ten przycisk zamontować, szczególnie przy setupie takim jak mój, nastawionym na jazdę we chwytach. Znalazłem wprawdzie miejsce w okolicach palca wskazującego i dało się to obsługiwać od biedy nawet w rękawiczkach, ale nie jest to rozwiązanie wygodne. Myślę że w Polsce nie ma zresztą sensu go używać. Nawet jeśli masz pierwszeństwo Twoje mryganie kierowca może zinterpretować jako: Rowerzysta daje mi znać że mnie widzi, mogę mu więc bezpiecznie zjechać drogę.





Chciałem dodać kilka zdjęć obrazujących czego można się spodziewać po opisanych wyżej trybach, ale okazało się że fotografowanie oświetlonego obszaru wcale nie jest takie proste. Spójrzcie na poniższe zdjęcia. Obydwa są w trybie 1200 lumenów, z tym że gdzie indziej ustawiony był focus aparatu.



Co ciekawe zmiana trybów na niższy nie sprawiała że zdjęcia jakoś specjalnie się różniły. Aparat przystosowywał się do zmienionej jasności otoczenia i tworzył obrazy i tak niemal identyczne.

Poniżej zdjęcie latarni morskiej. Pierwsze jest bez włączonej lampy, drugie w trybie 1800 lumenów. Znowu zdjęcie nie oddaje rzeczywistości. Latarnia oczywiście nie była oświetlona jak w dzień, ale wyglądało to znacznie lepiej niż na fotografii.



Jaki kształt ma snop światła? Czyli czy będę widział to co jest po bokach, to co jest z daleko z przodu, blisko przed kołem, i czy będę oślepiał innych.

Na wszystkie powyższe pytania odpowiedź brzmi: Tak. Poniżej zdjęcie (tryb 1200) pokazuje dość dobrze odległość i szerokość oświetlonego obszaru. Jest tak jak trzeba czyli wiązka jest bardzo szeroka. Na rowerze nie można jeździć ze światłami o skupionym promieniu jak w latarkce taktycznej. Przy Fenixie BC30 ma się wrażenie że oświetlone jest wszystko, włącznie z tym co rejestrujemy postrzeganiem bocznym.

Producent opisuje budowę soczewki jako generującą dwa ogniska, bliższe i dalsze. Wg mnie ognisko jest jedno, z tym że bardzo długie, nieosiągalne dla zwyczajnej latarki.



Fenix świeci też niestety ostro do góry. Ma wprawdzie daszek nad reflektorem żeby nie raził w oczy kierującego rowerem, ale po twarzach rowerzystów nadjeżdżających z naprzeciwka, widziałem że światło im przeszkadza. Niestety realnie niewiele da się z tym zrobić. Można skierować lampę mocno w dół, ale nie będzie wtedy można jeździć szybko. Można też zmniejszyć tryb, ale efekt będzie dokładnie ten sam. Znow bardziej ostrożna jazda. Fenix po prostu za wysoko świeci. Ta część wiązki która jest ponad głównym ogniskiem jest i wciąż bardzo mocna i przepięknie oświetla drzewa aż po same czubki. Widać ten efekt

całkiem dobrze na zdjęciu na dole. To był naprawdę CZARNY zaułek. Główna wiązka jest dość skoncentrowana, natomiast światło dookoła niej i tak sięga do drugiego piętra. Tryb 1200.



Czy starczy baterii na dojazd do domu?

To zależy jakie masz baterie, jak daleko masz ten dom, i jak szybko chcesz do niego jechać. Poniżej średnie czasy świecenia (w minutach) od pełnego naładowania akumulatorów, przez automatyczne zejścia do coraz niższych trybów, aż do kompletnego rozładowania. Dla każdej pojemności zrobiłem po dwa pomiary.

tryb	2x3400mAh	2x2000mAh
1200	107	49
500	42	25
200	22	6
100	56	9

Moja trasa liczy 20 kilometrów, więc akumulatory 2000mAh byłyby mniej więcej na styk, zakładając że chcę jechać tylko w trybie 1200. Producent deklaruje że sterownik lampy utrzymuje stałą jasność w każdym trybie, a kiedy nie może jej utrzymać skokowo przechodzi do niższego. Próbowałem weryfikować to App'kowym luksometrem, ale nie jest to przyrząd dający wyniki o których warto pisać. Deklaracja producenta jest generalnie prawdziwa, z tym że na króko przed zmianą trybu (kilka minut) jasność jednak zmniejsza się stopniowo i jest to jednak widoczne. Lampa wejdzie w niższy tryb także wtedy gdy się przegrzeje. Podczas jazdy jest to wprowadzić niemożliwe dzięki przemyślanemu aluminiowemu korpusowi, natomiast

mogę sobie wyobrazić że ktoś coś doświetla sobie na postoju. Wtedy lampa wyjdzie z trybu 1200 około 5-10 minut szybciej. Warto też dodać że przed zmianą trybu na niższy, zielona dioda na górze urządzenia zmienia kolor na czerwony. Przy trybie 1200 oznacza to że mamy około 10 minut żeby cieszyć się mocnym światłem.

Spacerowanie z lampą w rękę, gdy jest ona w trybie 1200 raczej nie będzie należało do przyjemności. Po kilkunastu minutach jest ona tak gorąca że po prostu parzy. Można ją trzymać gołą dłonią maksymalnie przez kilka sekund. Jeśli ktoś chce, można szybko schłodzić przednią część wodą. Cała lampa jest wodoodporna.

Czy przechyla się podczas jazdy?

Nie. Ale trzeba porządnie ją przykręcić. Mocowanie jest masywne i jak dla mnie brzydkie (szczególnie ta śruba widoczna z przodu), ale latarka jest dość ciężka (patrz Recenzja część 1/2) i widocznie musi tak być. W każdym razie mocowanie sprawdza się. Montaż obejmą na kierownicy o przekroju 24,6 sprawia że śruba wychodzi z obejmą na niecały centymetr i sterczy bezwstydnie do góry, będąc centralnie na widoku. Jeśli montujemy Feniksa na kierownicy 31,8 w miejscu o właśnie tym grubszym przekroju, śruba nie wystaje i estetycznie jest już dużo lepiej. Wygląda to tak jakby jej długość była dobrana pod średnicę 31,8.



Czy jest jakaś wada?

Cóż. Cena. Sama lampa to wydatek ok 400 zł. Przy czym na dziś jest to jeszcze nowość, więc cena jest wysoka, ale na portalach amerykańskich widziałem już obniżki. Myślę że jeśli kursy walutowe dodatkowo pomogą, to za jakiś czas będzie można kupić tego Fenixa za ok 300 zł.

Do tego trzeba dodać jeszcze akumulatory. Jeśli o pojemności 3400mAh to około 100 zł za komplet. Do tego ładowarka Li-Ion (jeśli ktoś nie ma) powiedzmy że 50-100 zł.

Żeby znaleźć jeszcze jakąś istotną wadę musiałbym się narawdę wysilić. Osobiście nie do końca podoba mi się plastikowa klatka na akumulatory. Nie wygląda to na tandetny plastik, ale jeśli trzeba je ładować co dwa dni, to nie wiem ile ona wytrzyma. Do tego moje akumulatory 3400 są trochę dłuższe od standardowych i muszę się zwykle trochę namęczyć żeby je wyjąć.



Rekomendacja

Kupuj