

„Nedaruj svým kamarádům na trati nic zadarmo,“ tak by asi přeložil Pierre de Coubertin titul, který jsme si vypůjčili od punkové legendy Exploited. My se ale nemusíme tak striktně držet olympijských idejí a můžeme si dovolit přesnější vyjádření – v následujícím testu se svezeme na kolech, jejichž jediným posláním je pobít a natrvalo znemožnit každého, kdo by se jen pokusil držet s jejich majiteli krok.

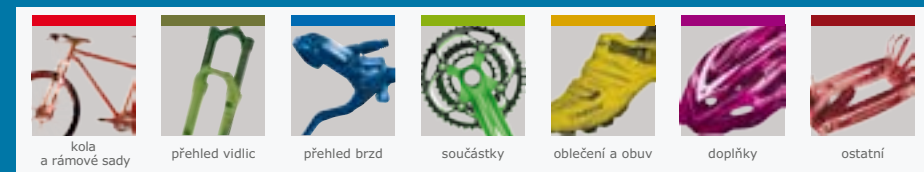


# BEAT THE BASTARDS!

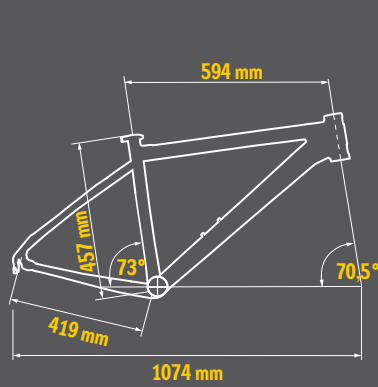
## KATALOG spuštěn

od 1. června

iVelo.cz



kola a rámové sady    přehled vidlic    přehled brzd    součástky    oblečení a obuv    doplňky    ostatní



geometrie (vel. M, 18")

## GIANT XTC Advanced SL

rám ▶ XTC Advanced SL Composite  
 vidlice ▶ Manitou R7 Absolute+, Milo LO, (100 mm)  
 kola (náboje/ráfky) ▶ Tufo Colibri (DT Swiss 190 ceramic/Tufo)  
 pláště (P/Z) ▶ Tufo XC2 Plus (2,0")  
 výbava ▶ Sram XX  
 brzdy ▶ kotoučové, hydraulické Sram XX (160 mm)  
 doplňky ▶ řídítka, rohy a sedlovka Easton EC90, představec EA90, sedlo Fizik Arione CX Carbon Braided  
 hmotnost ▶ 8,2 kg (vel. M – 18", bez pedálů)  
 hmotnost kol (P/Z) ▶ 1200/1480 g  
 cena ▶ cena rámu 31 990 Kč  
 (cena katalogového top modelu XTC Advanced SL 0 159 999 Kč)

V testu se představují dva hardtaily používané závodníky Světového poháru – top modely značek Ghost a Giant. Hned na počátku je třeba upozornit na rozdíly v jejich původu. Zatímco Giant XTC Advanced SL je privátním, tedy nestandardně osazeným bikem domácího borce Jana Škarnitzla, Ghost HTX Lector Pro Team je „katalogové“ kolo. Srovnávat však lze – ambice sériových a týmových biků jsou v top kategorii prakticky shodné, rozdíly v osazení jsou důsledkem osobních preferencí závodníků, případně dalších sponzorských závazků. Jejich kvalita je ale stejně vysoká. Není tedy pochyb o tom, že nás v obou případech čeká pořádný nášup!

### Giant XTC Advanced SL

Kdybyste si někdy od Honzy Škarnitzla přebírali kolo, pozor na oči. Ruce s nečekaně lehkým bikem vystřelí vzhůru a karbonové rohy jen těsně minou váš obličej. Rámový základ Giantu je vyroben z uhlíkového vlákna T-800, které patří k tomu nejlepšímu, co mají současní konstruktéři kompozitů k dispozici. V útroběch široké hlavové roury se skrývá standardní integrované složení průměru 1 a 1/8", rám pak pokračuje mohutnou spodní čtyřhrannou a trojhrannou horní rámovou trubkou k trubce sedlové, která je jako jediná kulatého průřezu. Zadní stavbě opět dominují hrany. Mohutné středové pouzdro je opatřeno klasickým závitkem BSA.

U závodního biku (vozí jej vedle Honzova domácího dimp-Giant týmu například Rabobank Giant Offroad Team a další) překvapí použití rovné sedlovky, která výrazně ovlivňuje pozici jezdce. Při neutrálním nastavení ližin sedla tedy usedáme celkově o něco více dopředu, než bychom u kola tohoto ražení očekávali. Proto hned zastavujeme a posouváme sedlo zpět do polohy, kde jej měl původně Honza. Přesto není posed na Giantu extrémně natažený. I přes vodorovnou pozici představce navíc zůstávají řídítka v rozumné výšce.

Naše seznamování s kolem začíná klikatou lesní pěšinou. Hned tedy musíme konstatovat, že ovládání takto vyladěného biku má blíže k zarputilosti než k hravosti. Chce to trochu cviku, než se naučíte držet krok s kolegou, který před vámi kličkuje na trailbiku. Při slalomu mezi duby se nejprve těžko odhaduje, jak velký impuls potřebuje bike dostat, aby zatočil, po chvíli se ale sžijete a začíná ta pravá zábava. Zábava podmíněná hlavně nízkou vahou a absolutní tuhostí.

Od prvních záběrů se projevuje přísná dieta držená tímto Giantem i karbonovými zapletenými sety a galuskami od Tufa – jezdec se při rozjezdu podvědomě krčí, aby z cesty neodlétl. Dvoupalcová galuska je při užití nižší tlaku také velkým přínosem pro komfort i přilnavost kola. Vliv takového huštění na valivý odpor je přítom v terénu pocitově minimální. Středně vysoký vzorek překvapivě dobře vede i v ná-

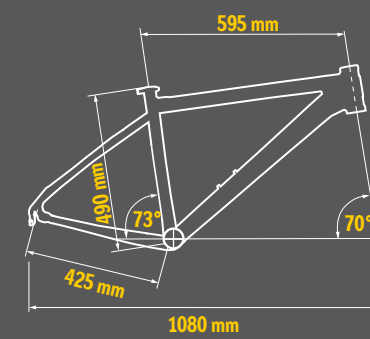
ročných podmínkách, limitem se pro něj stává až hlubší bláto. Zde pochopitelně ztrácí dech hlavně v záběru a jeho samočisticí schopnosti jsou pouze průměrné. Přesto nás Tufa příjemně překvapila svojí univerzálností.

Dalším klíčovým komponentem je vidlice R7 MRD Absolute+, v tomto případě ovládaná z řídítek novým dálkovým lockoutem Milo. Znaménko „+“ značí obohacení vnitřností o okruh tlumení vysokorychlostní komprese. U vidlic s páčkou na korunce lze ovládat míru funkce tohoto systému v pěti krocích, páčka na řídítkách bohužel nabízí pouze zcela otevřený nebo zcela uzavřený mód. Z tohoto důvodu je při skutečně agresivní XC jízdě (plném nasazení) vhodné zvolit ve vidlici raději o něco vyšší tlak, aby byl potlačen její aktivní charakter – obětujete sice citlivost zkraje kroku, ale na tu se ve vrcholném XC hraje méně než na výkon. V opačném případě musíte po lockoutu sahat velmi často. Absolutně tuhý rám totiž dokáže zužítkať veškerou energii jezdce a každý watík, který se ztratí ve zhrounutí vidlice, je tak znát dvojnásob.

Honza Škarnitzl projevil dobrý vkus i při volbě dalších komponentů – karbonové sedlo Arione biku sluší, velmi povedené jsou také rohy od Eastonu. Ty jsou dokonalým odlitkem lidské ruky, takže na nich nenajdete místo, které by se dalo jakkoli vylepšit. Zajímavostí jsou rychloupínáky Tune – na pohled tenké páčky moc důvěry nebudí, ale s trochou citu je dotáhnete bezpečně i dostatečně zároveň.

## GHOST Lector Pro Team

rám ▶ UD-Carbon T2T SCL  
 vidlice ▶ Magura Durin Race, Remote RLC, Tapered (100 mm)  
 kola (náboje/ráfky) ▶ Tune Princess/Prince No Tubes Race Wheelset  
 pláště (P/Z) ▶ Schwalbe Rocket Ron (2,25"/Racing Ralph (2,25")  
 výbava ▶ Sram XX  
 brzdy ▶ kotoučové, hydraulické Magura Marta SL (185/160 mm)  
 doplňky ▶ řídítka Ritchey Superlogic Carbon, představec Ritchey WCS, sedlovka Tune Carbon, sedlo Selle Italia SLR XC  
 hmotnost ▶ 8,6 kg (vel. 19", bez pedálů)  
 hmotnost kol (P/Z) ▶ 1360/1700 g  
 cena ▶ 146 999 Kč



geometrie (vel. L, 19")

### Ghost HTX Lector Pro Team

Značka Ghost byla založena v Německu v roce 1993 a k úspěchům na nejprestižnějších soutěžích se propracovala zhruba v posledních třech letech. Námi testovaný karbonový hardtail Lector je velmi podobný tomu, který dovezl v Pekingu Sabine Spitzovou ke zlaté medaili a nebo další ženu týmu Central Pro Team Lisi Oslovou k vítězství v loňském seriálu SP v MTB XC.

Rám vznikl technologií tube to tube. Dominantním průřezem je osvědčený kruh, respektive ovál. Mohutná hlavová trubka ukrývá spodní ložisko o zvětšeném průměru 1,5", ložiska středového složení jsou vložena (zalisovaná) přímo do rámu. Značka používá vedení lanek bovdenem v jednom kuse, aby znemožnila nečistotám ovlivňovat přesnost řazení.

Zajímavostí z hlediska geometrie je ne zcela obvyklé přizpůsobení délky zadní stavby velikosti rámu. Konstantní poměr této hodnoty a rozvoru by měl pomoci zajistit shodné jízdní vlastnosti u všech velikostí rámu.

Komu by neseděla rozvážnost Giantu, je u Ghostu na správné adrese. Ač jsme pro maximální objektivitu i zde nastavili představec negativně a většinu podložek pod ním odstranili, Ghost zůstal rozverným kolem reagujícím velmi bouřlivě na každý podnět. I této živosti však člověk rychle přijde na chuť a naučí se ji využívat ve svůj prospěch. S ovladatelností kola souvisí i délka posedu – ta je zde rovněž trochu zkrácena nic nevážící přímou karbonovou sedlovkou od Tune.

Výborně se uvedla zapletená kola s pláštěmi širokými 2,25". Podle minimálního volného

prostoru kolem zadního monostaye poznáte, že je to největší myslitelný rozměr. Tohle obutí nijak nepoznamenalo akceleraci. Těžko se to chápe, ale kolo se pocitově rozjízďelo stejně ochotně jako Giant na výrazně lehčích setech českého Tufa. Ghost je již několikátým testovaným bikem postaveným podle filosofie „extrémně lehká kola, maximálně objemné ostřejší pláště“ a musíme uznat, že tento trend má všechny naše sympatie.

Magura se na tomto biku vytáhla vidlicí i brzdami. Vidlice, taktéž s možností uzavření z řídítek, se zanořuje o poznání méně ochotně než Manitou R7, což dle našeho názoru není u takto pojetého kola vůbec na škodu. Brzdy Magura Marta SL pak přináší velmi vysoký výkon i precizně pozvolný nástup účinku. Oproti systému Sram XX jste ochuzeni pouze o nastavení

LADY ACTIVE

**DÁMSKÝ DRES FORTUNA**  
MOC 999 Kč

**DÁMSKÉ RUKAVICE LUCIA**  
MOC 299 Kč

LADY ACTIVE

ČR/VIVA Lanškroun s.r.o., tel.: 465 323 695 :: SK/DEMA Senica a.s., tel.: +421/346 945 231



Giant XTC Advanced SL | Ghost HTX Lector Pro Team



Poslední odstavec věnujme řazení Sram XX, které nalezneme na obou kolech a musíme mu vyseknout velkou poklonu. Opět zopakujeme, že přidání desátého pastorku nijak nezhoršilo přesnost, ba právě naopak. Sram XX honí řetěz nahoru a dolů po ozubení s neuvěřitelnou suverenitou a dává jezdcovi pocit absolutní kontroly nad změnou převodu. Jako by zmizela nutnost čekat, až impuls dorazí vedením k přehazovačce a pak až se sejde článek řetězu se správným náběhem. Sram XX je brutální v tom nejlepší slova smyslu.

div se, bavilo! Vidlice pracovaly o něco hůře, o čtyři kilogramy vyšší hmotnost nabídl trochu jiný charakter svezení. Jiný, ale určitě ne úplně špatný. Do půlky kopce jsme najednou vyjeli setrvačností, tu druhou jsme vyšvihali na nejlehčí převod. Nic nás neponoukalo k výkonům na hranici možností, stromy byly stejně zelené, šelky voněly s nemenší intenzitou, ani alergie na ně se nám nezhoršila. Zkrátka než jsme se vrátili zpět z druhého testu, dokázali jsme vytěsnit většinu předchozích prožitků do nevědomí a vzájemně se přesvědčit, že na Giantu a Ghostu vlastně vůbec nic nebylo, že kola, která nám stojí doma, jsou stejně dobrá.

kontaktního bodu destiček, ale na to si nejspíš v sedle ani nevzpomenete.

Z doplňků se zastavme u pěnových gripů Ritchey, které jsou sice velmi pohodlné, avšak pro menší ruku zbytečně objemné. Máte-li kratší prsty, musíte výrazně přiblížit páku k řídkům, abyste na ni pohodlně dosáhli. Sedlo Selle Italia SLR XC si nás také úplně nezískalo – hodnotíme jej pouze jako průměrné.

### Když kola jedou, že rozum stojí

Na nejlepších strojích světa se nesvezete každý den. Někomu to možná může přijít líto. Ale nezoufejte! Hned po otestování snových hardtailů jsme na stejný okruh vyrazili s koly o více než 100 000 Kč levnějšími. Měli jsme strach, jestli nás to bude vůbec bavit. A světe

Kolik takových lidí ještě dokážeme vstřebat, než skončíme v rukou psychiatrů?

Karel Kuchler

Foto: Štěpán Hájíček a autor

