

Giant Anthem X Advanced SLO

Novinkou a zároveň vlajkovou lodí v celoodpružených kolech pro příští rok je u Giantu model **Anthem SLO**. Sám výrobce o tomto kole tvrdí, že se jedná se o nejlehčí kolo, které kdy vyrobil. Na kole navíc nechybí ani sada Sram XX.

Váňa Petr
Foto Tomáš Krist

Doplňky testridera:

dres **Giant Team** (orientační cena 1490 Kč),
kratasy **Giant Team** (orientační cena 1990 Kč),
rukavice **Pearl Izumi Attack** (orientační cena 600 Kč).



Pro výrobu rámu byl použit vysoce kvalitní karbon třídy T 800, z něhož jsou v případě Giantů vyrobeny i nejvyšší silniční modely, které v tomto roce sedlá nizozemská stáj Rabobank. Rám se vyznačuje velice robustní konstrukcí spodní trubky obdélníkového tvaru, která přechází do opět velmi masivní trubky hlavové. Ta je osazena hlavovým složením s rozdílným průměrem ložisek pro maximální zvýšení tuhosti rámového celku. K maximální možné tuhosti rámu přispívá i oversize konstrukce středu a již výše zmíněný průměr spodní rámové trubky. Vrchní rámovka přechází směrem od hlavové postupně v klasický kruhový průřez a navazuje na sedlovou, také klasického tvaru.

Zadní rámový trojúhelník ve spojení se dvěma vahadly tvoří důmyslné čtyřčepové přepákování a vytváří dohromady jeden plovoucí střed otáčení zadní stavby. Tento systém Giant nazývá Maestro. Výhodou by mělo být i proti takzvanému zamykání zadní stavby při brzdění zadní brzdou a měla by poskytovat neustálý kontakt zadního kola s povrchem. Jak se záměr povedl, posoudíme v další části testu.

Zapůjčený stroj byl v kokpitu osazen řídítky a představcem v celokarbonovém vyhotovení z vlastní produkce Giantu, taktéž celokarbonová sedlovka pochází z jeho dílen. Sedlo je od italského fi'zi:ku, je jím letošní novinka Antares, která se řadí mezi top modely značky. Profilem sedlo připomíná modely Arione (délka) a Aliante (šířka). Ve srovnání s konkurencí má Antares o 300 % více polstrování a o 15 % větší sedací plochu, přesto váží pouhých 145 gramů. O dostatek pohodlí se stará jak karbonová skořepina, tak z karbonové pleteniny

| GIANT ANTHEM X ADVANCED SLO | |
|-----------------------------|--|
| Rám | Giant Anthem X Advanced SLO |
| Vidlice | Rock Shox Sid XX 80-100 mm |
| Tlumič | Fox Float RP 23 Propedal |
| Hlavové složení | FSA (Giant) |
| Představec | Giant Contact SLR carbon |
| Ridítka | Giant Contact SLR carbon |
| Sedlovka | Giant Contact SLR carbon |
| Sedlo | fi'zik Antares carbon |
| Přehazovačka | Sram XX |
| Přesmykač | Sram XX |
| Ovladač řazení | Sram XX |
| Brzdové páčky | Avid XX |
| Brzdy | Avid XX |
| Kliky a převodníky | Truvativ GPX 175 mm (dvojpřevodník 42/28Bz) |
| Pastorky | Sram XX 10s (11-36) |
| Náboje | Mavic SLR CrossMax Disc zap. kola |
| Ráfky | Mavic SLR CrossMax Disc zap. kola |
| Pláště | Maxxis Crossmark 2.10 |
| Hmotnost | 9,8 kg (váženo) |
| Orientační cena | 169 999 Kč |
| Více informací | www.progresscycle.cz |

Vše spojuje sjednocený design v duchu XX. Revoluční sada nabízí desetirychlostní kazetu a na postu klik pouze dvoupřevodníkovou verzi, jedná se tedy o čistě závodní sadu, u níž je kladen důraz na funkčnost v nepříznivých podmínkách a pak také samozřejmě na hmotnost.

vyrobené ližiny. Dále je sedlo vybaveno systémem ICS, kdy můžete lehce do jeho zadní části připnout brašničku nebo blikačku nabízenou jako doplňkové příslušenství.

Na postu kol je Anthem vybaven velmi atraktivními, ultra lehkými a rychlými zapletenými sety kol od francouzského Mavicu, a to nejvyšší řadou CrossMax SLR disk. Při nízké hmotnosti se vyznačují tuhostí a neuvěřitelnou odolností v jakémkoliv terénu. Kola jsou barevně přízřubena celému kolu, jsou laděna do modré. Obuta jsou do pláště Maxxis Crossmark v šíři 2.10. Ty vypadají na první pohled velice robustně, působí dojmem, že se jedná o šíři daleko větší. Pláště jsou dle výrobce předurčeny na cross-country a vahou se pohybují na hranici 500 gramů pro kus. Souvislá středová partie umožňuje téměř minimální vliv odpor, přesto je však dostatečně profilovaná, aby si poradila s mokřými kořeny a kamením. Lehce vyčnívající linie bočních výstupků zajišťují u takto rychlého pláště podporu pro přesné zatáčení.

Sada Sram XX

Testovaný bike je osazen zbrusu novou sadou Sram XX. Ta v sobě sdružuje koncernové značky patřící pod křídla Sramu, tedy kliky Truvativ, vidlice Rock Shox a brzdy Avid. Vše spojuje sjednocený design v du-

chu XX. Revoluční sada nabízí desetirychlostní kazetu a na postu klik pouze dvoupřevodníkovou verzi, jedná se tedy o čistě závodní sadu, u níž je kladen důraz na funkčnost v nepříznivých podmínkách a pak také samozřejmě na hmotnost.

Pokud propočítáte poměry převodů kazety a klik, měly by převody být dostačující. Sada nabízí rozsah převodů na kazetě od 11 do 36 zubů a na převodníku Truvativ jde o 42 a 28 zubů. Kazeta je vyrobena pomocí CNC technologie prakticky z jednoho kusu materiálu, tedy prostředních osm převodů. Největší a nejmenší pastorek je měnitelný. Důsledkem je podstatná váhová úspora celku. Desítkový řetěz, který vše pohání, náleží do silniční sady Red, v jeho konstrukci nechýbí duté čepy.

Kliky od Truvativu jsou karbonové a vycházejí z osvědčeného modelu Noid. Pro přesnější a rychlejší přeřazení jsou vybaveny systémem náběhu zubů X-glide. Středová osa GPX je standardně vybavena keramickými ložisky. O řazení se starají páčky Tigger, kde dolů jde měnit převod pouze po jednom pastorku a směrem nahoru lze prakticky na dvě zmáčknutí přeřadit o celou kazetu. Přehazovačka se velice podobá modelu X.O. – karbonové vodítko, hliníkové tělo a uvnitř titanová pružina. Přesmykač, také v designu XX, vychází z X.9 sady a je



SHRNUTÍ: Rýze závodní stroj využívající v současnosti nejvyššího osazení z bikové produkce Sramu. Nepřehlédnutelný a výborně barevně sladěný design. Celkově má i dostatečnou míru komfortu pro jezdce.



ovládán pomocí horního tahu. Brzdy vycházejí z modelu Avid Elixir. Tělo je vyrobeno z magneziové slitiny, páka pak z karbonu. Je možné nastavit vzdálenost brzdových destiček a vzdálenost páky od řídítek. Koutouče jsou uloženy na hliníkovém unašeči a jejich rozměr je standardních 160 mm pro přední i zadní brzdu. Váha celé sady se pohybuje o téměř 300 gramů niž než u vlajkové lodi konkurenčního Shimana – XTR.

Vidlice Rock Shox Sid XX nabízí 100 mm zdvihu, Motion Control XX tlumení

a nový systém uzavírání z řídítek, kde již není ovládání řešeno pomocí lanka, ale přes pístek s kapalinou. Vidlice se neuzavírá úplně, pouze mění hloubku svého zdvihu, ovládání pomocí kapaliny je velmi příjemné. Na postu zadního tlumení je stroj vybaven Foxem Float RP. Nabízí možnost nastavit za jízdy vypnutí a zapnutí systému tlumení nízkorychlostní komprese ProPedal. Modrou páčkou na těle tlumiče lze ještě Pro Pedal jemněji nastavit ve třech polohách.

Jízdní vlastnosti

Takřka 70 cm široké karbonové vlašťovky, poněkud vzpřímený posed a na první pohled široké a masivní pneumatiky dávají pocit posedu na krosové motorce. Prostě dojem, že pokud trefím při jízdě strom, tak ho nejspíš přerazím.

Ale to jsou jen prvotní pocity, kolo je lehké a maximálně tuhé, systém zadního tlumiče Fox ProPedal plní funkci na výbornou, zadní stavba a její systém Maestro je proti podnětům od šlapání takřka imunní. Čtyřčepová zadní stavba drží kolo v neustálém kontaktu s povrchem a tím usnadňuje jak jízdu v rozbitých stoupáních, tak v terénních sjezdech za současného brzdění, prostě přilnavost je skoro stoprocentní. Přední vidle a její funkce je také po stránce tlumení výborná, krásně žehlí terén. Po uzavření, ovládaném hydraulicky z řídítek, nedojde k úplnému závěru, jak ho známe z modelů jiných výrobců, ale pouze se změní výška zdvihu a vidle více ztuhne. To je příjemné, protože stále funguje jako tlumící prvek. K celkovému jízdniemu komfortu přispívá i sedlo fi'zi:k s karbonovými ližinami umístěné na pružici karbonové sedlovce.

Kolo je hravé a jízda v členitém terénu je potěšením, výborně vede stopu a bezproblémově zvládá i rychlé technické sjezdy. Při testování jsem trochu laboroval s tlakem v pneumatikách, nahuštěny na tlak okolo 2 barů seděly v zatáčkách i v syčkém terénu jako přibité.

Nová sramácká sada XX funguje naprosto bezchybně, ostatně nic jiného jsem ani nečekal. Rozsah osazených převodů je naprosto dostačující pro všechny terény. Řazení pomocí páček Tigger je přesné a lehce ovladatelné, pouze je škoda, že nelze odřazovat o více pastorků najednou směrem dolů.

Díky své váze je kolo pocitově výborné pro jízdu v kopcích, tomu také napomáhá i tuhé a lehké zapletené sety kol Mavic CrossMax. Giant v popisu určených kola uvádí tento model jako stroj určený pro cross-country a maratony. Pro to první je osazení kokpitu stroje přiměřené, ale pro to druhé by byla vhodnější montáž jiného typu řídítek a tím i nataženější posed. Malou vadou na celkové dokonalosti je i nutnost montáže druhého košíku pro láhev na spodní část dolní rámové trubky, ale při této konstrukci zadního odpružení vlastně ani jiná možnost není. Pochvalu si naopak zaslouží brzdy, i bez potřebného zajetí fungovaly skvěle.

Celkový dojem z testovaného stroje vyznívá na výbornou, jedná se ryze závodní stroj osazený v současnosti tím nejzbravějším produkce Sramu. Po malých úpravách v osazení kokpitu je možné i jeho univerzální využití na všech tratích.