



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 závittem 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 představec 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 klikkuje 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 nižšího 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 tuhá rám totiž dokáže zužitkovat veškerou energii jezdce a každý vatík, který se ztratí ve zhrounutí vidlice, je tak znát dvojnásob.

Honza Škarnitzl projevuje dobrý vkus i při volbě dalších komponentů – karbonové sedlo Arione biku sluší, velmi povedené jsou také rohy od Eastonu. Ty jsou dokonalým odliškem 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.