

GIANT TCR

Advanced SL 1



Zvuk, co dává sílu

TOPMODELÝ SILNIČNÍCH GIANTŮ PROŠLY CESTU OD AVANTGARDNÍCH ŽLUTÝCH HLINÍKŮ TÝMU ONCE PŘES NENÁPADNÉ JISTOTY T-MOBILU PO TECHNOLOGICKY ŠPIČKOVÁ A NA POHLED KLASICISTNÍ KOLA TÝMŮ COLUMBIA A RABOBANK. SPOLEČNÝ JIM BYL VÝRAZNÝ SLOPING A MOHUTNÁ SPODNÍ RÁMOVÁ TRUBKA, TO JE ALE NEPOCHYBNĚ VŠE, ČÍM JE TCR ADVANCED SL ROKU 2009 SVÝM PŘEDCHŮDCŮM PODOBNÝ.

Asijský gigant do konstrukce silničních kol letos pořádně šlápl a představil kola ještě lehčí a ještě pohodlnější než kdy jindy. O třetím ukazateli – tuhosti – není třeba se zmiňovat, ten Giantům nikdy nechyběl, ba spíše naopak. Skoro se dá říct, že obrovská tuhost a tvrdost kdysi patřila k nepříjemným vlastnostem těchto závodních speciálů. Udělat kola pohodlnější a přitom neztratit nic z efektivity přenosu síly šlapání, to bylo hlavní zadání konstruktérů při tvorbě kolekce Advanced. Asi lze předběhnout průběh testu a prozradit, že se jim to bez výhrad podařilo.

TRUBKY A BARVY

První setkání s testovaným kolem, druhou nejvyšší verzí řady Advanced SL, která v označení nese číslo 1, ale nadšení nevzbuzuje, ničím kromě macaté spodní trubky čtvercového průřezu výrazně nezaujme, má klasické tvary, rovné vedení zadní vidlice i vzpěr, dnes už běžný sloping, umírněný design. Giant ale v případě profilace trubek nikdy nehýřil experimenty a neměnil koncepci standardně vyhlížejícího kola. Někteří konstruktéři oscilují od velkých průměrů po tenké trubičky, od zadní monostay po široce rozvěšené vzpěry, od šíleného zprohýbání po rovné formy, Giant ale nikoliv. Značka si jede svoji

lajnu a zdá se, že po ní kráčí s velkou jistotou. U řady Advanced se to hlavně odehrává uvnitř kompozitových trubek rámu, u tvaru trubek převládá funkce nad vzhledem, i když – je na klasickém tvaru rámu a na rovných trubkách něco nevzhledného? Možná je to spíše naopak.

Než se utopíme v superlativních charakterizujících jízdní vlastnosti, ještě lehce kritické, i když velmi subjektivní hodnocení vzhledu. Metalický odstín omotávky je skvěle sladěn se sedlem, ale už vůbec ne s pastelovou modří na rámu. Zbytečně tak kolo vypadá levněji, ale budiž. Pochválit lze designerskou práci s logem, které se vyskytuje na spodní části čtyřhranné trubky, elegantně přesahuje hrany nebo přechází z hlavové trubky na přední vidlici. Decentní, ale efektní je také zacházení s barevnými liniemi a přiznání uhlíkové pleteniny.

NA START

Profesionál se od barvy omotávky a loga na představci dokáže oprostít a s chutí se pustí do nastavování posedu. Integrovaná sedlová trubka je lehká a asi i aerodynamická, je mnohem hezčí než staré, velmi ploché lopaty. Výška posedu se nastavuje snadno, a to v rozpětí dostatečném pro případné



korekce výšky posedu při výměně treter, pedálů či sedla. Větší rozdíl je třeba řešit zařízením sedlovky. Kdo je zvyklý na dlouhé rámy, bude sedlo posouvat hodně dozadu, tento rám patří spíše ke kratším, je hodně obratný a mrštný, žádný husky táhnoucí saně nekonečnými pláněmi rovně vpřed, spíše teriér. Kratší je jak horní rámová trubka, tak rozvor kol. Sedlová trubka se zdá být poněkud více položená, což jezdcům dává dostatek prostoru k tomu na kolo se poskládat.

Jde o všestranný závodní speciál do kopců i do spurtů. Je tuhý i lehký a brzo zjistíme, že i velice pohodlný. První pocity ze šlápnutí jsou jednoznačně šokující – letí vpřed. Snadno, rychle, lehce. Příjemně reaguje na těžký převod v sedle, na časovkářský tah v pomalých otáčkách. Zde se projevuje další vlastnost integrované sedlovky – její tuhost. Kupodivu vůbec nic se nemění, když jezdec zvýší frekvenci a vydá se ze sedla, a to jak při frekvenční jízdě do kopce, tak ve spurtu na těžký převod. Lepší se Giant zdá být v kopcích, ale nedosáhl Mark Cavendish svých vítězství ve spurtech právě na takovém kole? Pak jsou rezervy spíše asi v testovacím jezdcovi, v jeho přijetí Shimana, v neznámých převodech, v předsudcích vůči říditkům (hliníková a navíc spíše bikové značky RaceFace), která ale v praxi rámu bez obav stíhají, nekrouží se, nevykazují žádné funkční minusy.

V SERPENTINÁCH

Jako doma je tento závodní elegant ve sjezdech, v serpentínách. Jezdce vede s jistotou, plynule se nechá utrhout z levého náklonu do pravého, jem-

ně kontroluje průjezd zatáčkou na hranici adheze pneumatik. Jízda v kopcích je na Giantu TCR Advanced SL požitkem nahoru i dolů. Při dramatickém brzdění se projeví tuhost plochých šavlí přední vidlice a hlavy rámu. Zřejmě je to opravdu tak, jak tvrdí mantra konstruktérů kol Advanced – ložiska velkých průměrů jsou sice pevná, ale nárazy a vibrace z předního kola přenášejí do řízení a do rukou jezdce, proto má krk vidlice Overdrive u tohoto kola kónický tvar a horní ložisko je menšího průměru (1 1/8"), zatímco spodní ložisko má rozměr 1 1/4". Giant jde jinou cestou, než je dnes módní, a při vibracích vniklých brzděním se zdá, že je to cesta příjemná a správná. 'Nejen tuhost a tvrdost...' Ale to už tu bylo.

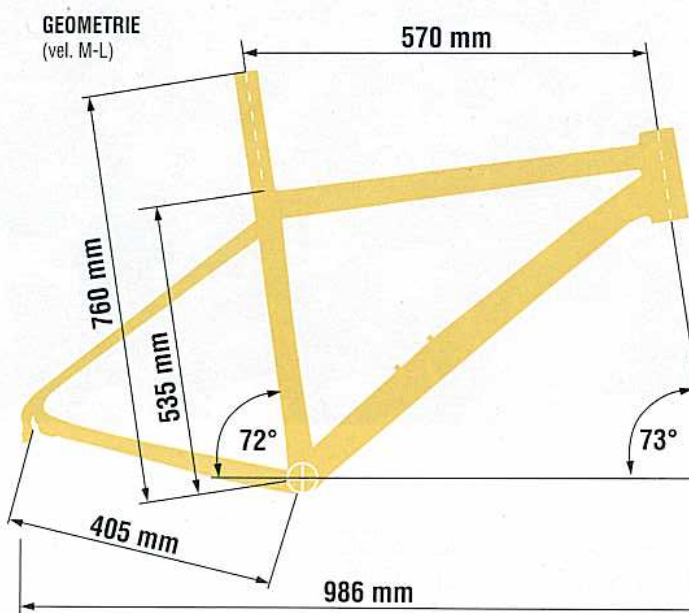
JEDNODUCHOST – A JAK ŽEHLÍ

Jak je to tedy s pohodlím? Kdo by to od tak standardně vyhlížejícího kola čekal – žádné karbonové planžety, zprohýbané trubky, plastové absorpční elementy, zdánlivě obyčejná vidlice. Zdánlivě. Zdání ale klame. Kouzlo pružících schopností této konstrukce tkví v uchycení zadní stavby na hlavní trojúhelník. Karbonová vlákna oplétají rámový monokit speciálním a přesně definovaným způsobem nazvaným Procces Fusion, jímž se podařilo ušetřit gramy a zvýšit jak tuhost, tak i schopnost pohlcovat rázy od zadního kola. Agresivní jízda po nerovné vozovce přináší zjištění, že tomu tak opravdu je. Kolo žehlí i pořádné kočičí hlavy a sedací partie i páteř jsou celkem v pohodě i při delší jízdě. Jezdec se může věnovat intenzivnímu šlapání, na sedle neposkakuje, nemusí si ulevovat odsedáváním. Jestli něco trpí, pak jsou to ruce a paže.



GIANT TCR ADVANCED SL 1

materiál rámu
TCR Advanced SL Composite, integrovaná sedlovka
vidlice
Advanced SL Composite
zapletená kola/pláště
Mavic Ksyrium SL Premium/ Michelin Pro3, 23 mm
sada
Shimano Dura-Ace
doplňky
RaceFace, Fizik
velikosti
XS, S, M, ML, L, XL
hmotnost
6,7 kg
cena
119 999 Kč



Snad je to rovnými masivními nohama vidlice plochého tvaru, snad kratší geometrií celého kola, nejde ale o jev nijak extrémní, jen výrazný ve srovnání s mimořádným komfortem v zadní části.

NIC PRO SNOBY A NEZNÁLKÝ

Na nerovnostech se z kola ozývají zvuky odpovídající tenké stěně spodní rámové trubky velkého průměru a čtyřhranného profilu. Totéž je slyšet při odlétávání kamínků a mírně i při řazení. Jde o zvyk, někomu právě taková zvuková odezva může dávat sílu, každopádně signalizuje neochvějnou vládu spodní trubky Megadrive nad tuhostí celého rámu. Ta je mimořádná, a jak už bylo řečeno, evidentní při každém šlápnutí jak v torzním, tak stranovém namáhání.

Je třeba něco dodávat k sadě Shimano Dura-Ace a kolům Mavic Ksyrium SL Premium? Asi těžko. O to překvapivější je cena celého, plně vybaveného kola, za niž majitel dostává absolutní vrchol současných technologických možností cyklistického průmyslu v podání špičkové firmy, žádnou extravaganci, nic výstředního, nic nad čím by plesali neznámkové a závistí se rděli neinformovaní snobi. Plně ocenit tento stroj mohou jen opravdoví cyklisté a nejvíce ti, kteří se na tomto kole jednou svezli. Poměr cena/výkon tu stojí na piedestalu nejvýše.

Martin Raufer
Foto: Štěpán Hájíček