



Značka Scott vždy představovala ve světě kol cosi vyjimečného a vznešeného. U nás se navíc stala na počátku devadesátých let téměř synonymem pro horské kolo, je tedy právem považována za průkopníka nových technologií a vývojových směrů. Sedlat Scotta bylo vždy srovnáváno například s jízdou v Mercedesu. Samozřejmě že tato exkluzivita byla také podcizena realitou našeho tehdejšího trhu, který ještě nebyl přeplněn záplavou značek. To ovšem kolům Scott nic neubírá z jejich atraktivity a kvality.

Do testu se nám tentokrát dostal silniční model s označením AFD Team, který je doslova nabitý technickými i designovými zajímavostmi. Rádi bychom vám ho proto představili o něco podrobněji.

#### Matovka

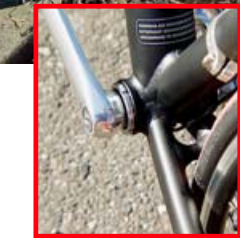
Ač barva jezdecká a většina cyklistů jí nepřijímá až takový význam, na tomto kole nejprve zaujme právě ona. Matná černá v kombinaci s velkými stříbrnými logy působí zajímavě a asi by se dala označit za elegantně surovou. Černo-stříbrnou doplňuje červená v podobě tenkého proužku ohraničujícího všechny nápisy. Teprve tato barva jakoby kolo vdechla život. Matná černá má jisté své pro i proti. Dává jasně vyniknout zpracování a zabroušení svárů. Nevýhodou



matu je větší náchylnost na zašpinění, samozřejmě jen optická. Na matném rámu jsou zkrátka více vidět nečistoty a stopy po oleji. Na druhou stranu tento fakt dožene skota k častější hygieně.

#### Skotova kostra

Nápis Project Superlite na zadních vzpěrách rámu nás jasně informuje o tom, že ke stavbě byly použity superlehké hliníkové trubky se zeslabovanou stěnou. Všechny použité trubky mají kruhový profil, pouze ta spodní je z boku zploštělá před napojením na hlavovou trubku, stejně tak je upravena i horní rámová trubka ve své zadní části. Oproti většině ostatních výrobců zvolil Scott velký průměr horní trubky, který se téměř



dostává na úroveň té spodní. Hlavová trubka je připravena pro montáž integrovaného složení. V této partii rámu se nachází také asi nejzajímavější prvek celého kola. Krásně zpracované výtahy z tenkého dvoumilimetrového plechu zpevňují spoj hlavové trubky se spodní i horní trubkou rámovou. Vše je provedeno čistě bez nejmenší chybičky, ostatně jako celý rám. Jediné místo, kde nalezneme hrubě nezačištěné sváry, je kolem středu a to z pevnostních důvodů. Všechny ostatní sváry jsou téměř neviditelné a jednotlivé trubky jakoby plynule přecházely jedna v druhou. S detaily si zde evidentně někdo vyhrál, a tak oko estetě potěší frézo- vané trubky číni rovných devatenáct centimetrů. Z toho vyplývá, že při použití klasické stavby by této velikosti odpovídala přibližně hodnota 60 až 62 centimetrů. Délka horní rámové trubky je 55,5 cm, zadní vidlice měří 406 milimetrů. U rozvoru kola naměříme rovný jeden metr.



sedlové trubky a to od středu až po horní okraj. Jinak je tato velikost také výrobcem nazývána XL a je v nabídce druhá největší. Rám má značný sloping, a proto délka hlavové trubky činí rovných devatenáct centimetrů. Z toho vyplývá, že při použití klasické stavby by této velikosti odpovídala přibližně hodnota 60 až 62 centimetrů. Délka horní rámové trubky je 55,5 cm, zadní vidlice měří 406 milimetrů. U rozvoru kola naměříme rovný jeden metr.

#### Skotovo oblečení

Téměř kompletní osazení bylo tentokrát v režii Shimana a to konkrétně modelu 105. Z této sady pocházejí Dual Control páky, přehazovačka, přesmykač, středová osa a samozřejmě kliky. O bezvadném chodu řazení není třeba se zmiňovat, vždyť stopětka byla vždy sadou, která se dala funkčně srovnat s nejvyššími modely a pokulhávala za nimi pouze ve váze a v životnosti některých komponentů. Pokud je sada dobře seřízená, téměř na funkci nepoznáte, jestli sedláte stopětku nebo vozíte duru. Velikým přínosem je osa Octalink, která ve spojení s dutými klikami vytváří opravdu pevný celek. Pokud člověk vozí celý život kampu, musí si chvilku zvykat na funkci Dual Control pák. Jelikož jsou obě řadič páčky těsně vedle sebe, v zimních měsících nastává problém. Medvědí tlapy v podobě zimních rukavic nemají zrovna dostatek citu, jde ale pouze o zvyk. Jediný levnější komponent na celém kole představují brzdy. Ty na svém těle sice nesou nápis Scott Pro, přesto jsme k nim přistoupili spíše s nedůvěrou. Nakonec nás svou funkcí mile překvapily. Na nohy, respektive na kola, postavil Scotta sám velký Tom. Kompletní zapletená kola Ritchey Aero s osmdvaceti plochými dráty využívají výšší ráky a vpředu radiální a vzadu dvakrát kříže-

#### Technická specifikace:

**Rám:** Al 7005 D.B.  
**Vidlice:** Scott Carbon  
**Hlavové složení:** FSA  
**Kliky:** Shimano 105 (175 mm, 39/53)  
**Přesmykač:** Shimano 105  
**Přehazovačka:** Shimano 105  
**Řazení:** Shimano 105 Dual Control  
**Brzdy:** Scott Pro  
**Kazeta:** Shimano 105 13-23  
**Náboje:** Ritchey  
**Ráfky:** Ritchey Aero Road/OCR  
**Pláště:** Continental Sport 1000-23  
**Řídítka:** Scott Drop Anatomic  
**Představec:** Scott  
**Sedlovka:** Ritchey Pro  
**Sedlo:** Scott  
**Váha:** 8,7 kg  
**Cena:** 51 990 Kč

on the road

# SCOTT AFD Team

ný výplet. Obuť dodal Continental v podobě modelu Sport 1000 o šíři 23. A zbylé komponenty? Hlavové složení pochází od FSA, elegantní představec a řídítka s lomeným spodním obloukem nesou logo Scott. Stejná značka se nachází také na sedle. Sedlovka je Ritchey a to druhý nejvyšší postavený model Pro.

#### Jízda na skotu

První dojem po usednutí na toto kolo je takový, že sedíte na biku. Je to zásluha výrazného slopingu a hodně vypoloženo představec. S každou ubranou podložkou se kolo začíná více podobat silnici. Zařazení sloupek vidlice není nic složitějšího a pro rekreačního jezdce mohou být naopak vysoké nastavené oblouky přínosem.

Rám kola je neobyčejně tuhý díky použitému slopingu, krátké zadní stavbě a samozřejmě velkým průměrům trubek. Přední karbonová vidlice se snaží pochytat alespoň nějaké ty otrěsy. Zásluhou malého sklonu hlavové a sedlové trubky je kolo velice živé a precizně reaguje na každý jezdecký pokyn. Slalom po našich zimou rozbitých silnicích a přeskokování děr je na tomto stroji téměř radostí, na tom má zásluhu také nízká váha, hmotnost celého kola je 8,7 kg. O určité pohodlí se starají kola Ritchey. Jsou lehká a rychlá, ale rozhodně ne tvrdá, pouze při nástupech se negativně projeví jejich o něco menší tuhost. Brzdy, ač působí poněkud levně a humpolácky, svou práci odvedly výborně. Oproti Shimanu mají ze začátku měkký krok, to je ovšem dáno méně přesným dosednutím na ráfek. Po zaježdění se stopětka funkčně srovnatelně. Sedlo Scott se ukázalo jako pohodlné, snad jen ta bílá barva s kolem moc



neladí. Kvalitní korkovou omotávku zdobilo velké množství bílých nápisů Scott. Většina z nich se s námi svezla jen pár kilometrů a pak se ztratila neznámo kam.

#### A závěrem?

Snad jen to, že za cenu 51 990 korun získáte kvalitní stroj se závodními ambicemi. Rám svými kvalitami výrazně převyšuje zbytek kola a podle našeho názoru by bez problémů snesl osazení těmi nejvyššími řadami a to je dobrá zpráva. Kvalitní rám je základ a doladit nějaké ty komponenty je jen otázkou času. Vždyť za stopětku se rozhodně nemusíme stydět.

text: Honza  
foto: Tereza

**INTERSPORT®**  
PRAHA - PEKSPORT

## VÝPRODEJ ZIMNÍHO ZBOŽÍ

lyže levněji až o **4000,- Kč**

lyžařské boty o **2000,- Kč**

zimní bundy a kalhoty až o **2500,- Kč**

zvýhodněné ceny i na další zboží do vyprodání zásob  
vše na splátky bez navýšení

Vršovická 62, Praha 10, u Koh-i-nooru

www.peksport.cz kola ☎ 271 723 425 sport ☎ 271 720 893

**Modely kol Author 2003  
již k vidění a nákupu  
v prodejnách Cykloprag**

**CYKLO  
PRAG**

**Nově vyrobené modely kol Author  
s velikostí rámu 24" pro vyšší postavy**

**Kola Kinetiç, Traction a Versus  
se speciální geometrií pro ženy**



**NOVINKY!**

Řípská 27  
nám. Jiřího z Poděbrad, Praha 3  
tel: 224 254 767, e-mail: cykloprag@telecom.cz

Bubenské nábřeží 306  
Holešovičská tržnice, Hala 17, Praha 8  
tel: 266 710 675  
e-mail: cykloprag.ii@quick.cz

**www.cykloprag.cz**

[www.sterba-kola.cz/cykloservis](http://www.sterba-kola.cz/cykloservis)

**ŠTĚRBA**

- nové zboží na pultech
- technické zajímavosti
- rady
- testy kol
- osobnosti cyklistiky
- z historie kola
- ... a mnoho dalšího