

# SCOTT G-Zero Pro



Značka Scott patří již dlouhá léta k absolutní špičce. Budete-li chtít vymenovat nejlepší kola v jednotlivých kategoriích, tato značka se rozhodně nedá opomenout. Kola tohoto zvukového jména v sobě odjakživa pojí eleganci s technickou vyzrálostí a přesně takový je i námi testovaný celoodpružený model, G-Zero Pro.

## Bytelná konstrukce

Na celém rámu člověk nenalezne jediné místo, které by bylo ze strany výrobce jakkoliv podceňeno. Základní rámový trojúhelník je z hliníkové slitiny třídy 7005 se



zeslabovanou stěnou. Horní i spodní rámová trubka jsou klasického kruhového profilu, ovšem hlavně v případě druhé jmenované s obrovským průměrem. Výrazná profílace se ovšem nevyhnula trubce sedlové, pokud se tak tato směsice tvarů dá nazvat. V jejím lomu je zakomponované uložení tlumiče. To má podobu výrazně vyfrézovaného dílce s plastickými logy Scott. Napojení sedlové trubky na spodní rámovku je v zadní části zesíleno, neboť právě v tomto místě je uložen čep zadní kyvné vidlice. Výzluha v této oblasti není na rámu zdaleka jedinou, podobně zpevnění se nachází také u hlavové trubky, a to jak z horní strany, tak i zespodu. A výčet stále není konečný, nejefektivnější výtahy se nacházejí z boku u hlavové trubky a působí na člověka opravdu neznatelně. Tento prvek pochází

z BMX, kde má nepochybně své opodstatnění. Na lehkém celoodpruženém kole je ale záležitostí více designovou než praktickou.

Rám je přizpůsoben na klasické hlavové složení. Bowdeny od zadní brzdy a přehazovačky jsou vedeny pomocí speciálních duralových držáků po vrchní straně spodní rámové trubky. Lanko od přesmykače je vedeno zespodu. Pokud nebudete chtít použít například objímku na sedlovku, tak se vám na tento rám nepodaří umístit více košíků než jeden. Na druhou stranu, když si někdo kupte podobný celoodpružený stroj, většinou k piti využívá vak na zádech. Díky konstrukci rámu, který je v místě střední maximálně zesílen, je jedinou možností použití přesmykače s uchycením pod pravou miskou.

Zadní kyvná vidlice je rovněž duralová a jak jsme již naznačili, otáčí se na jednom čepu. Její asymetrická konstrukce vyniká maximální tuhostí, na čemž mají podíl celkem čtyři masivní vzpěry. Nespornou výhodou tohoto řešení je také fakt, že řetěz svrchu neohřívá pravou část kyvky.

## Pod taktovkou Rock Shox

Vyvážené odpružení je u celopára tím nejdůležitějším faktorem. Zde je v podání jediné značky, a to Rock Shox. Přední vidlice nese označení Duke Race, stojí tedy na samotném vrcholu řady Duke. Nabízí systém olej-vzduch a zdvih sto milimetrů. Ro-



bustní konstrukce dává jasně tušit, že si tato vidlice nechá přece jen něco líbit. Zesílená podkova i její napojení na obě nohy společně s matně modrou barvou dýchají jakousi vyjimečností. Leštěná korunka pak výborně koresponduje se stejnou povrchovou úpravou rámu.

Zadní odpružení má na starosti tlumič Rock Shox SID. Ten je možné, stejně jako přední vidlici, v případě potřeby jednoduše zavřít. Díky dvěma možnostem uchycení tlumiče je možné regulovat zdvih zadní stavby na osmdesát nebo sto milimetrů.

## Ve vlastní režii

Komponenty jako přehazovačka, přesmykač, řazení nebo kliky byly sice svěřeny sadě Shimano Deore XT, ale co je jen trochu možné, produkuje si Scott sám. Jeho logo nesou výborné náboje na průmyslových ložiscích, které se nejen skvěle točí, ale i jejich design je pomocí částečného ofrčování zvládnutý na jedničku. Nápis Scott je možné také spatřit na představičích, řídítkách, sedlovce, sedlu a pláštích. Všechny tyto komponenty jsou precizně zpracovány a mají nízkou hmotnost. Výrobce sází na kvalitu a dává svou značku na nezvyklý výrobek si prostě neriskne. Brzdy si vzal na starost Avid v podání čelistí Single Digit 7 a pak Speed Dial 5. Řáfky jsou použity Mavic X-221 v kombinaci s duralovými niplami.

## Závodní ambice

První dojem při pohledu na G-Zero je trochu těžkopádný. Tlusté trubky a celková masa materiálu dávají opticky tušit vyšší váhu. Jaké je to náhle překvapení, když se kolo nadzvedne, natož jakmile se člověk poprvé svezde. I když není bike osazen zrovna superlehkými komponenty, jeho hmotnost činí něco málo přes dvanáct kilo. V kombinaci s velice tuhým rámem máte před sebou čistokrevný závoďák. Komu se zdá sto milimetrů zdvihu vidlice na cross-country příliš, ten jistě nic nenamítne, že

ideálním určením tohoto kola bude maraton. Rám patří spíš k delším a jízda je velice jistá za jakékoliv situace. Reakce na zábrbě je na celoodpružené kolo také více než dobrá. Je-li někdo zvyklý na crossového fulla, často se musí smířit s faktem, že pružení je podřízeno nízké váze. Takové kolo většinou něco z nerovnosti terénu pochytá, ale zdaleka se nedá hovořit o pohodlí. G-Zero je ale jiné. Přestože je rychlé a lehké, jeho odpružení nabízí daleko více. Člověk se na tomto kole často zapomene a pusť se dolů z kopce téměř jako na sjezdáku. Zkrátka robustní konstrukce občas svádí k podobnému zaskočení.

Vidlice je příjemně citlivá, stejně tak i tlumič. Uzavírání obojího se ale využije jen zřídka, neboť se kolo díky své konstrukci při jízdě příliš nepohupuje. Pokud chce někdo pružení zavřít, ať si raději koupí silnici! Každý detail je pečlivě promyšlen, o čemž vypovídá i dlouhý bowden vedoucí od řazení až k přehazovačce nebo od páky k zadní brzdi. Výrobce tím účinně předchází vniknutí nečistot k lanku, což bývá často příčinou špatného chodu řazení, případně brzd.



## Technická specifikace:

Rám: Alloy 7005 D.B.  
Tlumič: Rock Shox SID lockout  
Vidlice: Rock Shox Duke Race 100 mm  
Hlavové složení: Scott – Cane Creek  
Kliky: Shimano Deore XT 175 mm  
Přehazovačka: Shimano Deore XT  
Přesmykač: Shimano Deore XT  
Řazení: Shimano Deore XT  
Brzdy: Avid SD 7  
Brzdové páky: Avid SD 5  
Náboje: Scott Pro  
Kazeta: Shimano XT 11–32  
Řáfky: Mavic X 221  
Řídítka: Scott Pro  
Představec: Scott Strike Pro 600 mm  
Sedlovka: Scott Pro  
Sedlo: Scott Endurance  
Pláště: Scott Manx 2.0 Kevlar  
Váha: 12,3 kg (velikost XL)  
Cena: 87 490 Kč

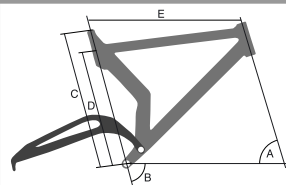


Výborně se předvedly pláště Scott Manx 2.0K. Jejich hrubší vzorek poskytl jisté vedení za každé situace. I když rychlosti pláště jistě neomráčí, jejich předností je dobrá samočistící schopnost a měkká směs, která se doslova přilepi ke kluzkému podkladu. Pravděpodobně jediným komponentem, který se bude dožadovat výměny, bude sedlo. I když sedlo Scott není vloženo špatně, svým zpracováním kvalitě kola neodpovídá. Navíc jeho snad až příliš široká a plochá střední část nenabídne jízdy dostatek pohodlí.

## Pár slov závěrem

Scott G-Zero Pro je jednoznačně jedním z nejlepších celoodpružených kol své třídy určených pro cross-country nebo maraton. Jeho design má své vřstníce, ale i odpůrce. Vyříděné jízdní vlastnosti se však zpochybnit nedají. Testovaný G-Zero patří mezi nevelké množství kol, se kterými jsme se po absolvování testu opravdu neradi loučili. Cena 87490 korun kvalitám rozhodně odpovídá a zákazník za ni získá jistotu, že sedlá opravdu špičkový stroj s neméně zvukným jménem.

Text: Honza  
foto: Tereza



Geometrie:	
A Úhel hlavy:	70,5°
B Úhel sedlové trubky:	73,5°
C Výška rámu:	555 mm
D Výška k horní rámové trubce:	456 mm
E Horní rámová trubka:	605 mm

# HOBBYBASTLER Udelejte si to sami

## Pracujeme s nýtovačkou



V dnešní době má cyklista podstatně lehkší úkol s výbavou na vyjízdě. Nářadí nutné k jízdě, ať již po silnici, nebo v terénu se našťelí vyvíjí stejně rychle jako kola. Přibývá miniatur a multiklíčů, které si poradí s většinou havárií. Nelze však zapomenout na to, že dobré nářadí také něco stojí a nenechat se obalamutit dobrou cenou. Dalším plusem je neustálé zmenšování nutného nářadí. Kola se dají montovat s pomocí několika imbusových klíčů. Výrobci nářadí vymýšlejí a dodávají neustále lehkčí, účelnější a pohodovější nářadí, které se vejde do miniaturních brašniček nebo obvyčejných kapes dresů. Miniaturní multiklíče sice nemusí splňovat maximální komfort při jejich potřebě, avšak jako první pomoc stačí a umožní nám návrat domů. To platí i o nýtovačce, o kterých se bude v dnešním Hobbybastleru mluvit. Tento malý, ale šikovný pomocník by měl být s námi na kaž-

dé vyjízdě. Přetržení řetězu je stejně nepředvídatelné jako defekt a může potkat kohokoli a kdekoli. Nestačí však, že jej máme bezpečně připravený v pohotovosti u sebe, ale je nutné naučit se s ním i zacházet. Postup je lepší vyzkoušet nanečisto a přesvědčit se, že jsme schopni si v takové situaci poradit. V prodeji je několik druhů nýtovaček, které se liší kvalitou materiálu, určením a velikostí. Je lepší volit nástroje, které v sobě nespojují ještě další funkce, ale slouží opravdu pouze k nýtování. Pokud máte nýtovač, který je součástí jakéhokoliv multiklíče, dobře se podívejte, zda ho lze volně používat. Přístup k řetězu nebývá vždy ideální a je nutné pracovat i v nepříznivých podmínkách. Pak je manipulace s ostatními těžkými nářadími problematická. Použití materiálu jsou velmi důležitá. Cena kvalitního nářadí je vždy vyšší, ale u nýtovače se tato investice určitě vyplatí. Není příjemné dostat se do situace, kdy doslova řetěz tvaruje nýtovačka a ne nýtovač. Takový klíč je možné použít jen jednou a někdy ani to ne. Jeho funkce je sporadická a pro příště je nutné investovat vyšší finanční obnos. Spolehněte se proto na renomované výrobce nářadí, u kterých si můžete být jisti kvalitou.

Pokud přetřhneme řetěz, prvním krokem bude zkrácení o porušený článek. Doslova to znamená zkrácení přesně



o tolik článků, kolik je minimálně nezbytné, aby šel řetěz opět sňtovat zpět. Jak jistě víte, řetěz se skládá z do sebe zapadajících jednotlivých článků, které jsou vždy na jednom konci připravené na pomutí protičlánu, na druhém pak napak do něj vnikají. Proto je nutné zkrátit řetěz tak, aby nově vzniklý konec užil tím pravým a pasoval do konce druhého. Pokud je přetržený řetěz na kole, je dobré začít roznytování tak, aby vytlačovaný váleček směřoval k vám – ven. To vám po opětovném spojení značně usnadní práci při operaci s nýtováním. Spojení řetěz už nespokusíte takový prostor k manipulaci, a nýtování zevnitř bývá daleko složitější, než když je řetěz ve stavu rozpojení. Sám klíč nás svými držádkami navede k tomu, jak má být položen mezi články. Pak otáčíme klíčkou, popřípadě jiným prostředkem a přibliž-



jeme vytlačovací mechanismus k vnitřnímu válečku. Následuje jeho pomalé tlačení ven z článku. Zde dochází k nejdůležitějšímu kroku celé opravy. Musíme si dát dobrý pozor, abychom váleček nevytlačili z článku celý a nevypadl nám. Cílem je dostat ho na hranu článku řetězu a uvolnit prostor pro vložení spojované-

ho dílu. Pokud bychom článek vytlačili ven, museli bychom celou operaci opakovat, na což nám obvykle již délka řetězu nemůže stačit. Při vypadnutí je proces nevrtný a váleček již nelze dostat na původní místo. Některé klíče mají pro tento případ zarážku, která dovoluje pouze ideální délku pro tlačení válečku, za kterou se nemůžete dostat. To je sice dobrá pomoc, ale přesto je nutné hlídat tento proces i vizuálně a nespolehnout se na provedení nýtovače. Po tomto kroku jednoduše spojíme oba díly dohromady a nýtovač nasadíme logicky na druhou stranu řetězu. Poté musíme váleček dostat do článku do původní polohy. Opět je nutné dbát zvýšené opatrnosti, aby si váleček našel cíl uprostřed článku. Nýtovač sundáme a vyzkoušíme, zda je řetěz pohyblivý. Většinou zůstává zatuhlý právě v místě nýtování a je nutné jej rozhybat. Tento fakt nesmíme zanedbat, protože špatně pohyblivý článek se může stát problematickým při přechodu přes kazetu. Řetěz strlí, přehazovačka špatně řadí a v neposlední řadě to může vést k dalšímu přetržení. Z vlastní zkušenosti víme, že je nejlepší uchopit řetěz na každé straně od nýtovaného článku do jedné ruky a prohybat ho. Tím by se utažení mělo odstranit a uvolnit. Výsledkem musí být zcela pohyblivý článek, který reaguje i na minimální překážku (kazeta, rolnička u přehazovačky, tlak ruky). Tímto postupem pokračujeme tak dlouho, dokud tohoto cíle nedosáhneme. Tím by měl být řetěz opět připraven k jízdě. Dohromady se nejedná o žádnou práci pro odborného mechanika a zvládne ji každý. Je jen nutné pořídit se na tento případ vyškolit a v teple domova vyzkoušet případné nástrahy. Není nic horšího než bezradně pobíhat kolem kola, které je nejen celé od bláta, ale navíc je zcela nepojízdné. Většinou se k těmto ztřežícím faktorům přidává kroupovití, vánice a teplota pod nulou.

Text a foto: Tereza