



# Johnny T.

kteřého jste v mládí obdivovali, nedá vám to si s ním o té době popovídat.

**Johnny, jezdili jste v době, kdy se zrodilo Mistrovství světa MTB a horská cyklistika začínala neuvěřitelným boomem. Byl jste nejuniverzálnějším a nejuznávanějším cyklistou. Jak na to dobu dnes vzpomínáte?**

Závodit jsem začal v polovině 80. let a první Mistrovství světa jsem vyhrál v roce 1989 v Belgii. Mountainbiking se rozjížděl šíleným tempem, byla to úžasná doba. Každý chtěl mít horské kolo, mezi lidmi byla cítit ohromná radost z toho, že již mohou na kolech jezdit do strmých kopců i v terénu, což bylo do té doby na silničních kolech nemyšlitelné. Já tehdy jako jeden z prvních testoval odpružené vidlice, kola se používala pevná i na sjezd. Oblíbený byl Kamikadze downhill, kde se jezdilo na tu dobu neuvěřitelnou rychlostí blížící se 100 km/h. Tehdy byl hlavním faktorem pouze člověk, dnes je to úplně jiné. Hodně sjezdů na technice, máme 20cm zdvihy na sjezdových kolech, odpružení se používá i na XC speciálech...

**Dokázali jste vyhrávat v několika různých disciplínách najednou. V čem byl v době, kdy jste byl nejlepší na světě, váš trénink specifický?**

Možná to bylo tím, že trénink pro mě byl vším. Vždy jsem si dával pozor na to, abych kvalitně a dostatečně trénoval. Všechno jsem podířil vyhrávání závodů. Jezdili jsme na silnici, stále dokola pokouřoval vlastní rekordy na oblíbených tréninkových tratích a snažil se trénink ani jednou nevynechat. Jeden den v týdnu jsem odpočíval, jinak jsem na kole skoro bydlel.

**Vaše kariéra čítá velké množství úspěchů. Jakým způsobem to ovlivnilo váš současný život?**

Využil jsem toho tak, že jsme s Dougem Bradburym, otcem vidlic Manitou, založili vlastní firmu Tomac. Vyrábíme kola pro různé disciplíny MTB, přičemž třetí částí na dortu je vedle titanového čtyřčepového modelu Revolver sjezdový model Magnum 204 s 20 cm zdvihy. Na našich kolech pro cross country

jezdí závodníci amerického teamu Polo sport Jimena Flori a Jeremy Horgan-Kobelski, oba vítězové seriálu Norba z posledních dvou let. V současnosti nás zastřešila silná finanční skupina, což nám dává mnohem více možností růstu a vývoje nových modelů kol. Rok od roku se nám daří stále lépe. Já se podílím na vývoji kol a mám na starosti propagaci firmy. Závodit jsem přestal před třemi lety, kdy jsem na našem kole Magnum objel světové poháry. Teď se starám hlavně o chod společnosti a už tolik netrénuji. Jsem rád, když se na kole dostanu aspoň jeden den v týdnu.

**Jste majitelem velmi úspěšné společnosti, spolupracujete s nejlepšími lidmi i dodavateli v oboru, vaše kola jsou velmi kvalitní a žádaná. Jak vidíte budoucnost horských kol?**

Víte, horská cyklistika se moc změnila a stále se vyvíjí. Existuje mnoho různých disciplín - XC, maratony, 24hodinový, fourcross, freeride, sjezd, dirt jump, cliff jump, atd. Lidé stále hledají nové příležitosti jak si zavazdovat a pobavit se a stále posunují hranice sjízdnosti terénu. Dobře je to vidět na tom, jak se změnil paralelní slalom na louce mezi tyčkami v dual a z něho nakonec vzešel fourcross, plný obrovských skoků, klopaných zataček a hlavně většího počtu jezdců. Myslím si, že se cyklistika bude pořád vyvíjet dál. Já osobně mám rád sjezd, který se také v mnohém změnil. Dříve se jezdilo dlouhé, fyzicky náročné tratě, dnes jsou závody mnohem kratší, takže ani rozdíly mezi jezdci nejsou tak markantní.

**Když se podíváme na technickou stránku kol, kam se bude ubírat další vývoj? Co se dá ještě vylepšovat?**

Zdvihy a geometrie kol jsou již vymyšleny, na klasické cross country se většinou používá 6-9 cm, na sjezd pak 18-20 cm. Nová technologie odpružení SPV však přináší nové netušené možnosti. Tento systém od Manitou, který začíná využívat stále více výrobců, dovoluje mnohem lépe regulovat průběh pružení a omezuje vliv odpružení na šlapání. Nyní je možné pro tento systém designovat nové systémy přepákování a odpružení vůbec.



Až se je podaří zdokonalit, tak si myslím, že bude velmi těžké přijít s něčím novým, co by přineslo tak významný posun.

**Naše čtenáře by jistě zajímalo, jak mohou sehnat kolo značky Tomac v České republice.**

Doporučil bych se podívat na naše internetové stránky [www.tomac.com](http://www.tomac.com), kde je seznam našich dealerů.

**Chtěli byste našim čtenářům předat nějaké poselství?**

Rád bych jezdcům XC popřál co nejvíce natjetých kilometrů, freeriderům co nejvíce šťastných přistání a všem vůbec spoustu zábavy a radosti na kole.

**Děkujeme za rozhovor a přejeme i vám mnoho štěstí a úspěchů.**

Dušan  
Foto: archiv



# SFINX Brunst

líko lze na tomto rámu zvolit jakékoliv vybavení, soustředí se náš test pouze na jízdní vlastnosti rámu a vidlice.

## Brunst? Ano!

Teorie je vždy něco trochu jiného než praxe. Proto jsme byli na skutečné vlastnosti stroje s atypickou zadní stavbou velice zvědaví. Brunst nás rozhodně neklamal. Největší devizou ocelových rámu je pohodlí, které bývá často vykoupeno nižší tuhostí. S použitím relativně tenkých trubek není možné dosáhnout tuhosti duralových rámu. Přesto je ocel často preferována, jelikož jízdá není tak tvrdá. Existují ovšem i kola, která uživatelé nabídnou ideální kompromis mezi pohodlím a boční tuhostí. A přesně mezi ně patří i Sfinx Brunst. Abychom byli upřímní, od ocelového rámu jsme takovou tuhostí rozhodně nečekali. Kolo výborně akceleruje a i při silové jízdě se sedla jezdec nepociťuje žádnou ztrátu energie. Ačkoliv byla speciální zadní stavba použita především z důvodu pohodlí, její přínos z pohledu navýšení boční tuhosti je značný. Použití patent je možné z funkčního hlediska přirovnat ke známé planžetě využívané na rámech Morati. A komfort? Oproti zadní vidlici s klasickým kruhovým profilem nabízí Brunst výraznější pohodlí. My jsme kolo testovali v okolí Slapské přehrady. Čekali nás tedy nepřeměnné kostky v Davli a ve Slepach a ani další tamější silnice rozhodně nenabízejí rovny povrch. Chuť zadní stavby spolykat co nejvíce men-

ších otřesů je značná. Dokonce nás překvapilo, že jsme podstatně více děr cítili z řidítek než ze zadní části. Patentovaný systém tedy plní svůj účel na jedničku. Aby se jízdní vlastnosti ještě více vyrovnaly, nebylo by od věci použití kvalitní karbonové vidlice. Netrvpě, že ocelová je špatná, karbon by si však Brunst jistě zasloužil. Stejně tak by kolo sloužela karbonová sedlovka a sedlo s titanovými vřpěrami. S těmito komponenty by bylo možné vytežit z komfortu úplně maximum. Jízdní vlastnosti Sfinxu však nejsou pouze o pohodlí. I přes relativně kratší rám se kolo jistě vede a ani ve sjezdech nebo v rychlé projížděných zatáčkách nečiní ovládnání jezdců sebedmenší potíže. V kopcích bohužel byla zkrátka vytežena hranice. Hmotnost samotného námi testovaného rámu je 1,6 kilogramu, což vzhledem k ceně jedenáct tisíc korun bez vidlice není rozhodně špatné. V této ceně je zahrnuta příplatková barva, s klasickým odstínem by bylo možné se dostat ještě o tisíc korun níže. Cena kompletního setu s vidlicí je rovnych 13 000 korun.

**Text a foto: Honza Test: Dušan a Honza**

Česká značka Sfinx, jejímž duchem je bývalý motocyklový závodník Roman Pavlík, nabízí rámy stavěné na míru všem, kteří preferují klasiku, tedy kvalitní trubky z tenkostěnné oceli. Charakteristickým znakem všech rámu s logem Sfinx, ať už horských nebo silničních, je profiline jednotlivých trubek, čistě zpracování, závodní geometrie a samozřejmě také příznivá cena. Výrobce se specializuje především na osvědčené trubky značky Columbus, výjimkou však nejsou ani trubky Dedacciai. Ceny základních modelů rámu z materiálu Columbus Thron se pohybují již kolem deseti tisíc. Nejvyšší modely, využívací špičkových trubek Columbus Ultrafoco, stojí necelých osmáct tisíc.

Všechny rámy Sfinx vznikají pro konkrétního zákazníka. Podle poradců a výšky zájemce se upravuje nejen velikost rámu a jednotlivé úhly, ale výrobce se snaží pro konkrétního jezdce a jeho potřeby vybrat i nejuniverzálnější materiál. Na přání je možné volit také jednotlivé typy patek, profiline trubek nebo například navačky. V základně při-

padě se nepodceňuje ani finální povrchová úprava. Hmotnost samotného laku kol Sfinx se pohybuje kolem pouhých osmdesáti gramů a vybírat lze z nepřeberného množství barevných odstínů. Kdo chce ovšem Sfinx v teamovém kabátě, sahne pravděpodobně po známé bílé modře.

## Král Šumavy

Název Brunst vylouá pravděpodobně v každém účastníku maratonu Král Šumavy vzpomínku na rozbitou dlažbu. Starý a Nový Brunst, ležící právě v lokalitě nejnepříjemnější části tratě, daly název námi testovanému modelu. A rozhodně to není zbytečně náhodný. Zadní stavba testovaného Sfinxu je vyrobena originální profiline, která má za úkol poradit si právě s rozbitým povrchem silnic. Tento vlastní patent vdechli značce punc originality a kladně ovlivňuje jízdní vlastnosti stroje. Na Šumavě, nedaleko Brunstu, leží také vesnice s názvem Ony Svět a Šukáčka. I když by to bylo jistě zajímavé, nepředpokládáme, že stavitel kol tato jména v budoucnu využije.

## Nejen Columbus

Model Brunst je postaven z materiálu Dedacciai Com 12.5. Jedná se o základnější provedení trubek, které jsou kvalitativně srovnatelné s řadou Thron od Columbusu. Spodní rámová trubka s velkým průměrem využívá zplnětí biaxial, čímž podstatně zvyšuje pevnost předního trojúhelníku. Horní trubka je vy-

bavena pro značku typickou vejčitou profiline. Nejvýraznější je ovšem již zmíněná zadní stavba. Ramena vidlice jsou v celé zadní půlce výrazně zploštěná, a navíc jsou vybavena podélným prolesem. Již teorie logicky naznačuje, že použité provedení umožní zadní vidlici svyslý průhyb bez ztráty boční pevnosti, eventuelně s jejím navýšením. Použití této speciality by ovšem bylo téměř zbytečné v kombinaci s klasickými rovnými vřpěrami zadní stavby. Proto je u nich použito výrazně esovitě zprohýbaní, které se na absorpci rázu rovněž výrazně podílí. Eleganci rámu rozhodně dodávají patky Technociclo. Při použití plášť o šíři 23 milimetrů ještě více vynikne extrémně krátká zadní stavba. Mezi plášť a sedlovou trubku se vejde stěží list papíru. Je vidět, že jakákoliv možnost nárůstu tuhosti rámu je stavitelem maximálně využita.

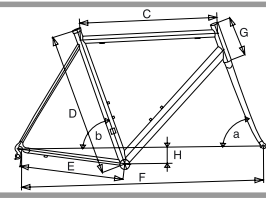
Rám je dále vybaven špičatými brzdovýmí můstky, navačkou, a naváčkami s dolaďovacími šrouby pro řadící bowdeny Ergopower pak, případně dual.

Přední rovná ocelová vidlice je vyrobena z materiálu Columbus Genius. Její barchatě provedení se však k elegantnímu rámu příliš nehodí. Pokud očeká, tak bychom zvolili vidlici v barvě rámu s klasickou korunkou. Brunst by ovšem daleko více sloužela karbonová.

Námi testované kolo bylo osazeno kombinací sad Campagnolo Veloce a Xenon. Je-

## Technická specifikace:

- Rám: Dedacciai Com 12.5
- Vidlice: Columbus Genius
- Hlavové složení: Ritchey Logic Pro Klíky: Campagnolo Veloce (39/53)
- Přehazovačka: Campagnolo Veloce
- Přesmykač: Campagnolo Veloce
- Razení: Campagnolo Xenon - ErgoPower
- Brzdy: Campagnolo Veloce
- Náboje: Campagnolo Veloce
- Kazeta: Campagnolo 9s 13-26
- Bratky: Machi 330
- Bratky: DT New Aero
- Řidítko: Modelo T-Poc
- Představec: Cinelli Alter
- Sedlo: San Marco Arami
- Plášť: Schwalbe Stelvio Evolution 23
- Váha: 9,4 kg
- Cena kola: 36 000 Kč
- Cena rámu: 11 000 Kč



- a Úhel hlavy 73°
- b Úhel sedlové trubky 74°
- c Horní rámová trubka 540 mm
- D Výška rámu 560 mm
- E Délka zadní stavby 400 mm
- F Rozvor 970 mm