

SCOTT 2004

Magické slovo Genius je charakteristickým znakem kolekce Scott pro rok 2004, kterou bychom vám v následujících řádcích chtěli představit. Tato nová řada je pro značku natolik revoluční, že do jisté míry zastihuje všechno ostatní, přestože je novinek pro příští rok u Scottu přichystáno více než dost.

Genius a ostatní

Nová řada kol obsahuje celkem devět modelů, z nichž jsou tři s označením RC určeny pro cross-country, pět Geniusů s přídomkem MC je připraveno pro maratonce a poslední Contessa je přichystána pro ženy. Řada RC se může pochlubit extrémně vodní geometrií navrženou podle požadavků hlavního jezdeckého týmu Scott Thomase Frischknechta.

Revoluční systém zadní kyvné vidlice v rámu Genius využívá změny polohy bodu otáčení. V symbióze s novým tlumičem, který se pohybem kyvky nestlačuje, ale naopak roztahuje, bylo docíleno optimálních jízdních vlastností při výjezdu či sjezdu. Tlumič je navíc regulovatelný z řídítek a jezdec si může navolit některý ze tří modů. Jedním z nich je logický zavření, druhým je změkčení a prodloužení zdvihu pro sjezd a třetím je výjezdový charakter s menším zdvihem a tužším chodem.

Řada Genius do jisté míry nahrazuje oblíbené G-Zero, které pro rok 2004 zůstává v nabídce pouze v jediném, konkrétně freeridovém exempláři s označením FX.

Zdokonalit dokonalé

V téměř nezměnné podobě z letoška, pouze s novými designy, zůstává i pro příští rok karbonová dvojice fullů Strike Pro a Strike Team. Rovněž na letošních závodech pro cross-country označených Racing se toho příliš nezměnilo. I pro příští rok zůstávají špičkové skandiové rámy, nové jsou samozřejmě designy a sady Shimano. Zdokona-

lovat dokonalé je přece jen problém, což platí i u sjezdové série High Octane.

Absolutní novinkou je však freeridová kolekce Nitrous obsahující celkem tři modely. Ty se můžou pochlubit extrémně pevným rámem a zdvihem zadní stavby nastavitelným na hodnoty od 150 do 170 milimetrů.

Pouze s menšími technickými změnami, ovšem v podstatně elegantnějším



Genius RC 10

Contessa 10



CR1 Team Issue



hávu, se i v roce 2004 objeví klasické modely s označením Boulder, Aspen, Tampico, Yecora a Montana.

Všechny skokany jistě potěší, že se o další dva modely rozrostla série Voltage. Ta se nyní díky opravdu špičkovým nejvyšším modelům tváří podstatně úspěšněji, než tomu bylo letos. Na tom má nepochybně zásluhu také Timo Pritzel sedlající model Voltage YZ 0 Limited.

Scott ženám a dětem

Kromě již zmiňovaného dámského celoodpruženého modelu Genius Contessa se jméno Contessa objevuje ještě u trojice hardtailů. Kvalitní rám se zkrácenou geometrií vychází z letošních modelů Mambo a Samba, ovšem designy jsou opět o pořádný kus dále a ženy si tato sportovní kola nepochybně zamilují.

Absolutní bombou je ovšem špičkový dětský závodní bike Racing JR Team Issue. Jedná se o čtyřřadacetalpalcovou zmenšeninu čistokrevného závodního hardtailu, u kterého nejednoho dospělého zamrzí, že již není dítětem. Komponenty Deore XT nebo FSA, výborný duralový rám a hmotnost pod deset kilogramů hovoří za vše.

Silniční klenoty

Bezespory to nejkrásnější jsme si nechal na závěr. Novinka v podobě celoodpruženého silničního rámu CR 1 Team Issue s osazením Shimano Dura-Ace vezme za srdce každého. Hmotnost samotného rámu je pouhých 895 gramů a karbonová vidlice s aerodynamickým profilem váží 360 gramů. Rám se vyznačuje precizním zpracováním, velkými průměry trubek a monostay zadní stav-

bu. Zajímavé jsou také frézované zadní patky, jejichž stříbrnou barvu konstruktéři schválně zanechali v kontrastu s rámem.

Pod nejvyšším silničním modelem se nachází jen o něco málo těžší CR 1 Pro (rám 995 gramů). Dva karbonové modely zcela vytlačily skandium ze silniční série. Celkem šest nižších modelů tedy využívá kvalitní duralové rámy ze slitiny 7005.

Z obrovské nabídky kol značky Scott bychom neměli opomenout ani stále oblíbenější kategorii fitness, v tomto případě označenou Roadstar. Neméně zajímavá je ovšem také kolekce krosů Sportster. Všem turističtější zaměřeným jezdcům vyjdou maximálně vstříc modely Evo, Nomad nebo čistokrevné trekinky Atacama.

Text: Honza
Foto: archiv

Nitrous 20



Racing Jr Team Issue



Sugoi návlek



Není návlek jako návlek, a tak se prestižní firma Sugoi musela vyhnout nějakým zlepšovákem. Její návlek na sedlo je ušit z pružného materiálu, který je stažen gumou. Mimo loga a černé barvy je na bocích a v zadní části opatřen reflexním materiálem. Stojí 325 korun.

Text a foto: Tereza

Balfa Belair



Pokud má rubrika „Kolo z lidu“ svým obsahem zaujmout všechny příznivce vlastních koncepcí, designů i cenových kalkulací, je Balfa určité kolo, které tam bezpochyby patří. Tento výrobce kol je původem z Kanady a v našich končinách ho asi jen tak nepotkáte. Jejich rámy, včetně foceného Belairu, jsou vařeny v Kanadě, což určuje exkluzivitu i vyšší cenu. Tato značka nemá podle našich informací žádné zastoupení na českém trhu, a tak jeho šťastný majitel získal opravdovou raritu. Jak jsme napověděli, nejedná se o kolo nové, ale zakoupené z druhé ruky. Kompletní osazení už na tomto stroji bylo, a tak se budou pouze časem vyměňovat zničené komponenty za nové. Nevzdělala už přehazovačka ESP, a bylo nutné přejít k Shimano včetně Rapid Firu. Oboje je ze sady XT, takže novopečený majitel už okusil, že to není levná záležitost. Balfa Belair je ryzi celoodpružený zástupce, který bude sedět všem vyznačujícím pohodlně a současně dravě jízdy. Zadní tlumič Fox je vzduchový s olejovým útlumem. Perfektním vlastnostem tohoto kola odpovídá uzavírací páčka, kterou, když jedete do terénu, nesmíte zapomenout vypnout. Přece jen dosáhnutí za jízdy na ovládací mechanismus není vždy snadné, tak raději zastavte. K dispozici je ještě externí ladění útlumu, což posouvá jízdní vlastnosti kola hodně dopředu.

chybělo, bylo externí uzavírání vidlice páčkou rovnou z řídítek, což by mělo být součástí právě Psyla Race, ale dřívější majitel raději sáhnul po verzi s uzavíráním na korunce. Vidlice se citlivě pohybuje na pružině se systémem změny zdvihu U-Turn. Tluma je pak olej (Pure). Regulovat zvnějšku můžete tlumení odskoku, zdvih a uzavření. Velmi zajímavý moment přináší ukrytí zadního tlumiče přímo v rámu. Má vyrobenou kapsu ve tvaru tlumiče, do které je jednoduše jeden jeho konec vsazen, což ho ochraňuje před nečistotami a poškozením. Stále však zůstává v případě potřeby jednoduše dostupný. Jednoduchý systém nese složitě provaření v oblasti nad středem, které vytváří jedinečný a originální efekt, ale není bohužel přínosem pro přesmykač. Top Swing systém je pro tuto Balfu jedinou alternativou. I když trá-

KOLO Z LIDU

není určen pro rákové brzdy, je řešen pro uchycení hydraulického vedení pojato dřevorubeckým způsobem. Bud na rámu není vůbec, a musíte si poradit s gripovacími páskami, nebo se nabízejí očko připravené do tomu imbusovým šroubkem. K tomuto typu rámu to však skvěle padne. Vztahy a robustní sváry na některých částech rámu prozrazují, že se systémem změny zdvihu U-Turn. Tluma je pak olej (Pure). Regulovat zvnějšku můžete tlumení odskoku, zdvih a uzavření. Velmi zajímavý moment přináší ukrytí zadního tlumiče přímo v rámu. Má vyrobenou kapsu ve tvaru tlumiče, do které je jednoduše jeden jeho konec vsazen, což ho ochraňuje před nečistotami a poškozením. Stále však zůstává v případě potřeby jednoduše dostupný. Jednoduchý systém nese složitě provaření v oblasti nad středem, které vytváří jedinečný a originální efekt, ale není bohužel přínosem pro přesmykač. Top Swing systém je pro tuto Balfu jedinou alternativou. I když trá-

sokém komfortu, který je navíc obohacen o možnost kompletního uzamčení obou pružících jednotek. Vlastovky spolu s větším počtem distančních podložek a představcem, který měl freeridovější úhel, tento stroj handikapují ve výjezdech. Tady nám majitel potvrdil, že musí přenést váhu hodně dopředu, aby kolo udržel na zemi. Taky přesuny po rovinách nejsou pro tento typ posedu ideální. Do budoucna prý toto kolo čeká výměna právě zmiňovaných komponentů, aby se Balfa Belair přiblížila výše maratonskému a XC speciálu. Rozhodně jde o model kola, který bude dalek stavení spíše k závodnímu použití než Enduru. To se ale může kdykoli změnit jednoduchou výměnou pár komponentů, a nastolí se tak obrát k drsnějšímu biku. Balfa je zatím jako značka spíše kuriozitou v polích a hájích. Na svého dovozce teprve čeká. Věhlas jejího jména však určitě přivábí jezdce, kteří by si toto kolo nebo jeho jinou verzi rádi koupili. Český trh je však malý a uživit cyklistickou značku není jen otázka dobré vůle.

Text a foto: Tereza



Jméno: Jan Sázavský
Věk: 21 let
Kolo snů: To opravdu nevím. Nechce se mně na to moc odpovídat. Možná by to byl celoodpružený Cannondale. Ale opravdu těžko říct. Asi bych zvolil úplně jinou a nekomerční značku. Takovou u opravdovou garážovku. Určitě se rámu věnuji víc než při masové výrobě. Všechno je ale závislé na finančních prostředcích.
Kolik najedeš kilometrů za rok: Pohybuje se to okolo dvou tisíc kilometrů, je to hodně dané časem.
Proč právě Balfu: Kamarádi, dobrá nabídka, chtěl jsem mít něco jiného.
Už jsi Belair pořádně pozvolil? Jezdím XC a zkoušel jsem na ní zajeť dva triatlony. To pro začátek stačí.

Technická specifikace:

Rám: Al/CrMo
Tlumič: Fox Float RL
Vidlice: Rock Shox Psylu Race
Brzdy: Formula hyd. 4 Racing
Ráfky: Ritchey Rock Pro
Pneumatiky: Michelin
Představec: Kona
Sedlovka: EXU
Sedlo: San Marco Rolls
Klíky: TruVatv
Rázení: Shimano XT
Přehazovačka: Shimano XT
Hlavové složení: Race Face