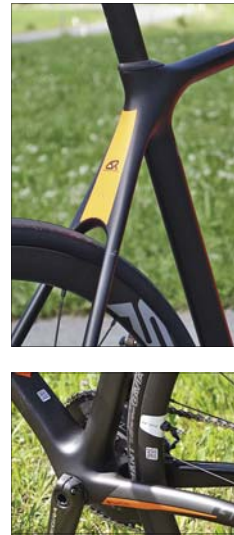
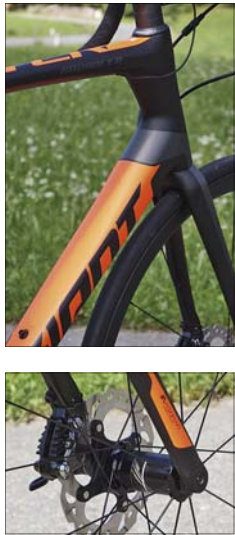


# Giant TCR Advanced Pro Disc



Zbrusu nová generace špičkového silničního modelu TCR v „kotoučové“ verzi je zde a my jsme ji hned otestovali. Konkrétně variantu Advanced Pro Disc, jejíž označení napovídá, že se jedná o to nejlepší, co umí Giant z karbonu vyprodukovat. Samozřejmě nesmí chybět osvědčená Compact Road geometrie, zajišťující čisté závodní projevy, jenž je podpořen nadstandardní torzní tuhostí rámu, mimochodem vznikajícího v továrně náležící přímo Giantu. Materiál s označením T-700 se zde díky do puntíku dotáčené konstrukci slouží nejen o nízkou hmotnost, ale současně o slušnou porci jízdního komfortu. Právě naladěná výsledná kombinace jízdních vlastností je tím, čím nás nový TCR Advanced Pro Disc oslovil.

Zkoušený model s cenovkou 113 999 korun, kompletní sadou Shimano Ultegra Di2 a celkovou hmotností 7,55 kilogramu je zaměřen hlavně na náročné hobby jezdce. Do profilplotonu mu zatím UCI zamezila vstup zákazem diskových brzd pro hromadné závody, což však neznamená, že by na závodní nasazení nebyl jeho rám připraven. Naopak, je to ryzi závodák, svou geometrií a kvalitou přenosu energie stoprocentně.

Snad by mu slušela určitá gramová redukce z hlediska obvodové hmotnosti zapletených kol, jejichž vyšší profil ráfku zdaleka ne každý docení, ale to je spíše záležitostí vkusu a konkrétních požadavků koncového zákazníka, nikoli naše kritika.

Rámu dominuje větší sloping a s ním související vyšší hlavová trubka, což jsou společně detaily opticky zkracující přední rámový trojúhelník. V duchu současných trendů nemohou chybět pevné osy, flat-mount uchycení brzdových třmenů a puristicky působící design upřednostňující funkci před zbytečnými a nepodstatnými parádkami. Už ze samotných průřezů jednotlivých rámových partií je patrné zaměření na tuhost, jak celkovou torzní, tak i boční v oblasti středového pouzdra. Širší plochá monostay vzpěra zadní stavby, extrémně široký profil spodní trubky s obdélníkovým průřezem plynule přecházejícím ve středové pouzdro (s integrovanými ložisky) a neméně dimenzovaná spodní část sedlové trubky. Zde by nemohlo docházet k jakémukoli kroucení snad ani v případě, že by stěna trubky svou silou připomínala papír. Netradičně působí tvarování hlavové partie, jež se směrem vzhůru, před napo-



jení na horní trubku, rozšiřuje. Ložiska standardu OverDrive 2 přináší žádanou tuhost, ovšem současně ztlačují schopnost celokarbonové přední vidlice pružit. Tento požadavek je patrný i z vytvarování ramen a korunky vidlice, tedy z partií, jež nejsou zbytečně naddimenzovány.

K dalším nepřehlédnutelným detailům patří sedlová trubka svírající aerodynamicky tvarovanou karbonovou sedlovku, u níž je podsedlová objímka integrovaná do trubky, respektive je zde použit stahovací mechanismus plně nasazený do rámu, a nerušíci tak ladnost designu. Minimalistické jsou rovněž zadní patky a nemůže chybět kompletní vnitřní vedení brzdového bo-

dení i kabeláže elektronického řízení. Nekonvenčním řešením je asymetrické vytvarování sedlových vzpěr zadní stavby a ramen přední vidlice – důvod je jednoduchý, a sice uzpůsobení tvaru pro umístění brzdového kotouče, aniž by byl použit jakýkoli nadbytečný materiál. Sice dané řešení nepovažujeme za nejelegantnější, ale je dokonale funkční, stejně jako výrazně zploštělý profil sedlových vzpěr, navyšující schopnost zadní stavby zahlazovat rázy od nekvalitního asfaltu.

K osazení není co dodat, elektronická Ultegra funguje dokonale, byť k ergonomii tlačítek lze mít menší připomínky. Vyhovovala nám řídítka s mlčícím spodním obloukem a především nadstandardně širokou horní úchopovou plochou. Naopak chvilku zvyku vyžadovalo sedlo, které nebylo úplně podle našich představ, ovšem mezi závodními tvarovanými a minimalistic-

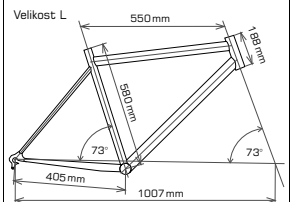
ky polstrovanými modely určitě nepatří mezi ty nepohodlné, ale spíše k průměru. Samostatnou kapitolou jsou zapletená kola, sériově obutá do 25mm bezdušových pláští Gavia SLR. Tato kola jsou velmi rychlá na rovinatých tratích, a kupodivu jejich přítomnost neznamenala snížení jízdního komfortu – naopak ve spojení s bezdušovými plášti přinesla v tomto ohledu spíše výhodu. Pouze okamžitá akcelerace není jejich vyloženou zálibou, byť i zde předtím mluvili spíše o průměru dané kategorie.

Jízdní vlastnosti jako celek však musíme hodnotit pouze kladně. Dokonalá tuhost rámu, famózní ovladatelnost i zcela dostačující schopnost držet přímý směr a v neposlední řadě vyložené ztlačení schopnost pohlcovat otrasy – to vše jsou nepopíratelné devizy silniční novinky od Giantu. Na novém diskovém TCR jsme si užili jak rovinatější úseky s udržením vyšších rychlostních průměrů, tak i zatáčkovité pasáže. V nich jsme vedle bezvadně naladěné geometrie opět ocenili tuhost rámu a přítomnost pevných os – vedení směru a položení do zatáčky bylo vyloženou radostí. Přiznáváme, že samotný jízdní komfort byl v realitě vyšší, než jsme od kola zprvu čekali. Sedlovka s kápkovitým průřezem, široká monostay a vysoké ráfky v nás na počátku testu nevyvolávaly přílišné iluze o pohodlí. Již během prvních kilometrů jsme však byli mile překvapeni, lidé od Giantu odvedli skvělou práci a zahlazování ostroty ráží bylo velmi citelné. U řady výrobců je přítomnost předku kola kvůli předejití kroucení asymetricky namáhané vidlice právě důvodem snížení pohodlí, což se však testovaného TCR našetři příliš nedotklo.

Přítomnost kotoučových brzd, tedy zda kotoučovky na silnici ano, či ne, je pouze otázkou priorit. Zkoušené TCR dokázalo, že jejich přítomnost nemusí být nutně vyvážena ztrátou jízdního komfortu – jakožto nezbytného důsledku zesílení konstrukce přední vidlice. A je pravda, že brzdový účinek hydraulik Shimano ve spojení se 140mm kotouči byl hodně příjemný, zvláště pak v dlouhých sjezdech. Ale jak již bylo řečeno, vše je otázkou priorit...

## Technické specifikace

**Rám:** Advanced Grade Composite  
**Vidlice:** Advanced Grade Composite  
**Klíky:** Shimano Ultegra 52/36  
**Brzdy:** Shimano BR-R8005  
**Páky:** Shimano ST-RS785 Di2  
**Přehazovačka:** Shimano Ultegra Di2  
**Přesmykač:** Shimano Ultegra Di2  
**Kola:** Giant SLR1 Disc  
**Kazeta:** Shimano Ultegra 11-28 (11)  
**Pláště:** Giant Gavia SLR tubeless 25  
**Řídítka:** Giant Contact SL  
**Představec:** Giant Contact SL  
**Sedlovka:** Giant Variant Composite  
**Sedlo:** Giant Contact SL  
**Hmotnost:** 7,55 kg (vel. L)  
**Cena:** 113 999 Kč



- + kombinace tuhosti rámu a jízdního komfortu, vynikající ovladatelnost, brzdový účinek
- obvodová hmotnost kol, méně pohodlné sedlo

## Přepravní bidon

S příchodem podzimních plískanek přichází nutnost chránit převážně věci proti vodě a blátu. Někdo to nečesá a podsedlovka od bláta mu na jeho duši a nářadí stačí. V případě pláštěnky klidně riskne její zablácení v zadní kapse dresu či bundy. Někdo má ovšem rád jistotu a také prázdné kapsy či záda bez batohu.

trovka a třeba klíče či peníze, nebo lehká biková duše, montpáky a multiklíč. Moderní chytrý telefon se dovnitř bohužel nevejde, pokud nevládněte nějaké miniaturní provedení, tlačítkový veterán se tam ale může pohodlně rozvolvat. Pozor na umístění věci uvnitř, aby náklad za jízdy nerachotil, takže doporučujeme naplnit vnitřek na maxi-



Kromě vodotěsných brašniček a speciálních obalů na mobil existuje také možnost vozit věci perfektně ochráněné v košíku na bidon. Kdo vozí dva košíky, málokdy od podzimu do jara potřebuje dva plné bidony, takže se nabízí možnost využít volný košík pro převoz pláštěnky či telefonu nebo duše a nářadí.

K tomu dobře poslouží plastový „bidon“ nebo spíš minikontejner ST-602 od značky Sting, jenž má s vlastním logem Cykloprofi v nabídce stejnojmenný dovozců z Holíc. Jde o 450ml bidon se širokým šroubovacím uzávěrem, takže přístup dovnitř není výrazně omezený. Vnější rozměry ideálně pasují do košíku a dovnitř se nám vešla buď ve-



rum. Vodotěsnost je v blátě i při mytí hadicí dokonalá a nemusíte se obávat, že něco proteče skrz vsy, nebo že se utrhne nějaké poučko. Při testu pod vodou sice bublinky vzduchu unikaly, ale to už byla opravdu extrémní zkouška.

Těmhle přepravní bidon s hmotností 48 gramů určitě stojí na zimu za zvážení, navíc 59 korun je opravdu zanedbatelná cena za ochranu důležitých věcí během vyjížděk. Dodává se v černé i bílé barvě, každá s opačnou barvou víčka.

- + praktičnost, voděodolnost, cena
- nenalezli jsme

## Topeak PanoComputer

Značka Topeak vždycky přišla s produktem, který se odlišoval od konkurence, byl designově výsoký a do detailu zpracovaný. O jejím cyklocomputeru PanoComputer to platí rovněž, a není to jen computer, ale také zařízení, které dokáže díky aplikacím spolupracovat s chytrým telefonem.

Začněme jednoduše, tedy uchycením držáku na řídítka, do nějž se computer snad-



no nasune, ovšem pojistka proti vypadnutí je poměrně houževnatá, takže nechtěné vypadnutí rozhodně nehrozí. Za 4199 korun dostane zákazník také snímač kadence, který je díky dvěma snímacím bodům společně jak pro magnet ve vpletu, tak pro ten v ose pedálu. Hrudní pás s vysílacem je pak

prodejní jen samostatně.

Montáž probíhá standardně stahovacími pásky a chytrý magnet do pedálu lze upevnit jak do šesti, tak osmimilimetrového otvoru, případně kombinovat dva magnety na sobě, kvůli dosahu snímače. I když má



magnet gumový pojistný kroužek, doporučujeme jej pro jistotu přelepit páskou. Computer s rozměry 45x65x10mm má hmotnost 32 gramů, což je při velikosti displeje dobrá hodnota.

Displej v šesti polích zobrazuje v horním

maximální rychlost, v dalším kadenci, pod ním střední frekvenci a další dvě patří celkové či denní vzdálenosti nebo době jízdy. To vše pro dva průměry kol a ovládané jedním tlačítkem. Velké číslice, přehledný displej a logické zobrazení, takže jako klasický computer s ideálními výčetmi funkcí, tedy až na absenci měření výškových údajů. Jenže tady přichází možnost spárování computeru s chytrým telefonem přes Bluetooth. S operačním systémem IOS 7 nebo vyšším od Apple či se systémem Android OS 4.3 a vyšším dokáže funkce speciální, zdarma stažené aplikace využívat různé funkce včetně GPS a ukládat data do chytrého telefonu. Výhodou je, že computer dokáže pracovat s telefonem uloženým třeba v batohu, kdy se data ukládají a šetří se baterie, takže vyhodnocení přichází až po vyjždě.

Pokud si jezdec rád užije jednoduchosti, samostatný computer na řídítkách je výčet funkcí dostatečný a za jízdy tak zbytečně neláká ke sledování displeje telefonu. Pokud ale touží zaznamenávat tréninkové dávky, pak má ideální možnost, kdy mu kombinace s telefonem poskytne vše potřebné, ale nenutí jej vozit na řídítkách rozměrný telefon a přitom se mu na něm v případě potřeby všechny údaje zobrazí.

- + cyklistické funkce, možnost spárování s telefonem, provedení držáku i snímače
- pro někoho cena