Exhibicionista po tátovi

Snaha šokovat okolí, sžíravá potřeba odlišit se od středního proudu a ani minuta nečinnosti ve stínu slávy soupeřů, tak by se dala ve stručnosti popsat kariéra Maria Cipolliniho. Stejně jako ke sportu přistupuje nyní po vystoupení ze závodního kolotoče, jehož součástí byl do neuvěřitelných 41 let, ke konstrukci kol nesoucích jeho jméno. Také ta musí být jasně odlišitelná od šedi davu. Vítejte ve světě Super Maria, kde jen to nejlepší má naději na přežití.

Tvarová extravagance strojů Cipollini je v pelotonu snadno odhalitelná. Zatímco většina značek se soustředí na zeštíhlování a profilování striktně podmíněné požadovaným vlastnostem, on sází spíše na masivní výrazné tvary rámového základu. Pro někoho šílenost, pro jiného rušivý element, pro dalšího neodolatelné lákadlo.

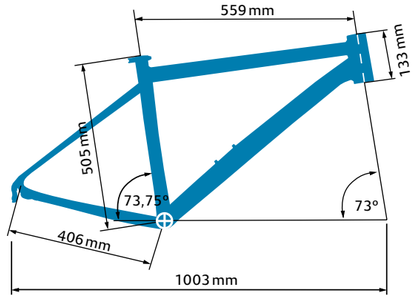
INDIVIDUALISTA

Speciální proces laminování vrstev karbonového materiálu T1000.M46J vede nejen k potřebné tuhosti, u které je prezentován nárůst ve srovnání s předchozí verzí o 20 %, ale současně došlo i k úspoře hmotnosti okolo 120 g (v kontextu s velikostí rámu). Vedle materiálu se měnily i profily trubek, a to především u zadní stavby k dosažení ještě lepšího přenosu energie. Spolu s tím došlo i na očekávanou změnu možností nastavení posedu. Hlavně

CIPOLLINI RB1K THE ONE

materiál rámu Carbon T1000.M46J
vidlice Carbon T1000, kónický sloupek 1 1/8–1 1/2“
zapletená kola Lightweight Meilenstein, galusky Continental Competition, 25 mm, hmotnost kol 830/1170 g (P/Z, včetně galusek, rychloupínáků a kazety)
sada Campagnolo Super Record (11 rychlostí, kazeta 11–28 zubů)
kliky Campagnolo Super Record (50/34 zubů)
doplňky představec 3T ARX-Pro (130 mm), řídítka 3T Ernova Pro (440 mm), sedlovka Cipollini Aero (aero), sedlo Selle Italia Flite Titanium (ližiny titan)
velikosti 425, 445, 465, 485, 505, 525, 545 mm
hmotnost 6,9 kg (velikost L – 505 mm, bez pedálů)
cena 249 000 Kč

GEOMETRIE (vel. L – 505 mm)



ti, kteří s kolem často cestují, ocení klasickou sedlovku namísto integrované. Když už byla řeč o navyšování tuhosti, k té jistě přispívá i masivní tvarování středového pouzdra Press Fit s rozměry 41 x 86,5 mm. Nějaký ten watt pomůže uspořit i karbonová kapotáž hlavového složení, jež je k dostání ve dvou provedeních, s nulovým navýšením a o 18 mm vyšší pro ty, kdo se chtějí o něco méně hrbit. Většinu dalších fines, které napomáhají s prořezáváním vzduchu, lze odhalit z fotografií.

CO DÍL, TO SKVOST

Podle očekávání se stavitel kola nenechal zahanbit ani při výběru osazení. Když už jde o značku z Apeninského poloostrova, je téměř zákonem sáhnout pro komponenty Campagnolo. Nejvyšší mechanická úroveň Super Recordu zde nabízí univerzální škálu převodů skrze převodníky 50/34 zubů a kazetu v rozsahu 11–28 zubů. Další z novinek konstrukce je přítomnost brzd systému Direct Mount, mimo jiné navyšujícího prostupnost zadní stavby a přední vidlice pro obutí do šíře 28 mm. Představec s řídítky dodalo 3T a sedlo pochází z dílen Selle Italia. Tím výčet italských výrobců končí, kola totiž dodal německý Lightweight a galusky Continental.

VE VÍRU RYCHLOSTI

Seznam technologií a komponentů v nás vzbuzoval velká očekávání, ale to, co se odehrávalo ve skutečnosti, naše představy ještě předčilo. Nízký předek stroje doplněný extra dlouhým představcem doslova přikoval přední kolo směrem k horizontu. Dokonalý transport síly nedovolil pražádný únik energie a simulované ataky nedokázaly vyvést zadní stavbu z ideální roviny, ale naopak vystřelily celek kupředu. Nebylo divu, že rychlostní průměr testovací jízdy připomínal spíše závodní hodnoty. Při nabírání rychlosti jako by ztrácely na své účinnosti přírodní zákony. Nohy se snadno rozpomněly na svá nejlepší léta a čas okolo ztratil na významu. Až neobvykle vysoký počet kilometrů na displeji naznačil, že je čas k návratu. Ani to ale neznamenalo, že jsme volili nejkratší možnou cestu k cíli.

BEZ RESPEKTU K VĚKU A SKLONU

Zkrotit pýchu Cipolliniho jsme zkusili v kopcovitém terénu v okolí Křivoklátu. S nepořízenou by se ale potázal ten, který by si myslel, že tam na kolo vyzraje. Sice jsme stroj nerozebírali, abychom potvrdili či popřeli udávanou hmotnost rámu 950 gramů, ale celek viditelně nadváhou netrpěl. Svistu silných plochých drátů totiž neubíral na razanci ani členitý profil v místech, kde se jezdívaly etapy středočeské „Bohemky“. Snad jediné, co bychom ocenili, by byl o něco lehčí vjem z ovládání. Stroj v nastavení s dlouhým představcem a sportovně nízkým předkem upřednostňuje stabilní vedení před kličkováním mezi kapkami deště. Tomuto chování ale bylo snadné se přizpůsobit, stejně jako absolutně klidnému vedení ve sjezdu, kde bylo kolo jisté a provázelo svého pilota serpentinami s naprostým přehledem. Zde patří dík i dokonale čitelnému brzdnému efektu. Konstrukce Direct Mount byla sázkou na jistotu, stejně jako použití originálních špalíků příslušných k zapletenému setu.

SPLNĚNÁ OČEKÁVÁNÍ

Až delší výlet odhalil o něco menší míru komfortu, než aby bylo možno označit jej za špičkový – kapkovitý průřez sedlové trubky přeci jen dopřával bedrům střídmější sportovní úroveň pohodlí. Ale pokud se dostanete do podobného stavu jako my, kdy čas je relativní a veškerá koncentrace patří rychlosti, ani si na komfort nevzpomenete. Jen ta trocha ztuhlosti v oblasti ledvin, která povolí až u večeře, připomene, že ten čas v sedle stroje Cipollini stál opravdu za to. Mario jistě věděl, jaké označení si toto kolo zaslouží, a i u nás dostalo za svůj výkon jedničku.

Eda Pinkava
Foto: Michal Červený, Rudolf Hronza