Víra v pocit

Mario Cipollini byl vždycky originální. V dobách největší slávy se prezentoval spíše jako showman než seriózní cyklista, což mu ale nezabránilo v zisku bezmála dvou set profesionálních vítězství včetně titulu mistra světa. A již tehdy se v jeho hlavě zrodil sen o vlastní značce kol, která bude stejně jako on – jiná, originální. A hlavně dokonalá v každém detailu.

Po konci Cipolliniho kariéry opravdu vznikla značka, která má to štěstí, že může stavět na jeho více než čtyřicetiletých zkušenostech z pelotonu. Držitel 57 vítězných etap z Grand Tours totiž závodil již od šesti let, sportovní období uzavřel až v 41 letech, ale s profipelotonem je stále v těsném kontaktu.

V samém závěru letošní sezony představila značka překvapení v podobě nového top modelu pojmenovaného prostě The One. Poselství konkurenci je jasné, nechce být jen jedním v řadě, ale šampionem tak, jako tomu bylo v celé Mariově kariéře, kdy být druhý znamenalo prohru. Nový rám však nelze označit pouze za model navazující na předchozí generaci řady RB1K, ač by to mohlo na první pohled takto vypadat.

KLÍČ K ÚSPĚCHU

Pod lakem totiž došlo k zásadním proměnám. O mnohém dokáže napovědět informace o hmotnostním rozdílu celých 120 gramů a současném navýšení tuhosti rámu o 20 % ve srovnání s původní verzí RB1K. Pokud se podíváte na tvarování a masivnost jednotlivých trubek, ani se vám nebude chtít věřit, že se rám nyní pyšní hmotností jen 950 gramů. Značka totiž současně vsadila na novou technologii laminování karbonové pleteniny T1000.M46J. Ze zajímavých úprav pak doplňme nové tvarování přední vidlice, konstrukci pro využití brzd Direct Mount, prostupnost zadní stavby a vidlice pro obutí do šíře 28 mm nebo speciální karbonovou vložku s výškou 18 mm v prostoru hlavy, umožňující v případě potřeby docílení komfortního posedu bez zhoršení aerodynamických vlastností této partie. Ostatně o něco prodloužena byla i samotná hlavová trubka, i když jen v řádu několika milimetrů.

I přes výše zmiňované úpravy tvarování a některých detailů byla zachována striktně sportovní geometrie. Nová konstrukce zároveň sází na klasické provedení sedlovky upínané integrovaným zámkem, čímž u značky skončila éra systému integrovaných sedlovek. Jak kdosi poznamenal, konečně se s těmito stroji bude moci bez potíží i cestovat. Tolik strohý výčet inovací, další ukáže až vlastní jízda.

DEŠTIVÁ ROMANCE

Ráno hned po snídani se nedočkavě hrnu do garáže, kde mechanici ladí poslední detaily strojů. Spolu s minutovou ručičkou pomalu se přibližující k času odjezdu rostou na obzoru i temné mraky. Však také pár minut po startu začnou asfalt skrápět první kapky deště. Ve skupině testerů míjím San Pietro In Cariano a stáčím pohled i přední kolo ke stoupání mezi vinicemi, kde dozrává skvělé místní víno Valpolicella. Marně hledám některé ze dveří sklípků dávajících tomuto regionu jméno (jméno Valpolicella pochází z latinsko-řeckého „vallis polys cellae", tedy údolí mnoha sklepů), kde bych se jen na chvíli ukryl před deštěm, bubnujícím stále intenzivněji na skořepinu helmy. Zázrak se nekoná, a tak se s ostatními odhodlaně vydávám ke stoupání na Marano di Valpolicella. Založený těžký převod udržující svaly v napětí napomáhá ke zdolání vrcholu bez jediné známky pocitu, že by rám nedokázal všechnu energii přeměnit v pohyb. Však téměř všem zbyla nějaká ta energie na spurt na vrcholek kopce, kde se silnice přes horizont láme ke sjezdu do Ravazzola. Asfalt je však pod vrstvou vody lesklý jako zrcadlo, a tak v myšlenkách zůstává spousta otazníků.

REPRÍZA S PLNOU PARÁDOU

Jako sladký dezert proto vnímám možnost kolo znovu vyzkoušet za jasné oblohy, letních teplot, navíc s galuskovým setem Campagnolo Bora Ultra Two. Ital je najednou ještě lačnější sportovní jízdy a i řazení Super Record dokonale plní požadavky k dosažení letové hladiny. Nikde žádná prodleva, středová partie stejně jako tuhý rámový základ plní povely k naprosté spokojenosti. Bezděčně sklouzávám do spodního úchopu

ve sklonu dlouho mně pro nějaké to kilo navíc zapovězenému. A jde to! Současně se přistihuji při myšlence, že ač jsou trubky očividně zasvěceny podpoře aerodynamiky, nechybí mi potřebná dávka komfortu. A určitě to není jen sedlem Flite, na jehož tvar jsem v mládí nedal dopustit. Jen velmi nerad přijímám fakt, že je třeba zavelet k návratu. Euforie pomalu opadá, kolo se vrací do přítmí skladu, vrata se pomalu zavírají, setkání je u konce.

TA CHUŤ ZŮSTÁVÁ

Cesta domů skrz nekonečné plantáže révy, kde jsem měl možnost kolo testovat, má trochu melancholický nádech. Dokázal snad Cipollini opravdu stvořit ďábelskou formuli, při které do DNA kola vpravil kapku vlastní horké krve prahnoucí po vítězství, nebo jsou jeho pocity vybroušené desítkami let v závodním kolotoči tak neomylné? Jedno je jisté, již teď se těším na další setkání se strojem z jeho dílen a vím, že se nemusím obávat zklamání.

Eda Pinkava

Foto: Tomáš Tesař