



Hlad otce

TĚŽKO BUDETE V HISTORII CYKLISTIKY HLEDAT VĚTŠÍ OSOBNOST, NEŽ JE EDOUARD LOUIS JOSEPH MERCKX. JÁ TEDY NEHLEDÁM, JÁ HO TAK PROSTĚ VNÍMÁM. JMÉNO EDDY MERCKX NESOU I KOLA TOHOTO JEZDCE, A PRÁVĚ JEHO JMÉNO A VÝKONY JIM NASAZUJÍ LAŤKU VELMI VYSOKO. DOSTOJÍ TOP MODEL EMX-7 V NÁSLEDUJÍCÍM TESTU JMÉNU SVÉHO STVOŘITELE?

EDDY MERCKX

EMX-7



O Eddy Merckxovi a jeho způsobu závodění, potřebě být nejlepší, se vpravději historicky, jeho hlad po vítězství zavalil k přezdívce „kanibal“. Pokud to bylo jen trochu v jeho silách, nenechal soupeřům ani píd místa na výsluní slávy. I díky tomu je jeho jméno v kolonkách vítězů nejruznějších závodů napsáno 525krát. Vyhrál prakticky všechny slavné závody, včetně všech tří Grand Tours a mistrovství světa. Ani on se nevyhnul karambolům, v roce 1969 si při závodech za vodičem zlomil obratel, což vedlo k nevyvážené práci kyčlí. I přes tento omezující faktor pokračovala Eddyho kariéra až do roku 1976, kdy odešel ze závodní scény ve věku pouhých 32 let. Již o pár let později, v roce 1980, začíná v malém statku v Meise nedaleko Bruselu s budováním vlastní firmy na stavbu kol.

SEDMIČKA

Top modelem nabídky zůstává novinka loňského roku, model EMX-7. Ke stavbě byl použit vysokopevnostní materiál. Zpracován byl technologií CL+ (Carbon Laminate+), což je konstrukční postup pro ideální propojení jednotlivých vrstev karbonové pleteniny pro docílení potřebných vlastností. Úprava OSR (Optimized Structural Reinforcement) označuje rozdílné vlastnosti a pevnost materiálu v jednotlivých partiích rámu. Tuhost by mělo navýšit středové pouzdro BB86, ale také robustnost trubek. Věvodí jim mohutná

spodní rámová trubka s průřezem, který by se dal nejlépe přirovnat ke tvaru zvonu. Kónická hlavová partie využívá standardu tapered se spodním ložiskem o průměru 1 1/2" a horním 1 1/8". Oblast je současně tvarována i s ohledem na aerodynamické požadavky. Stejně tak i sedlová trubka přecházející v integrovanou sedlovku. Kapkovitý průřez je vystřižen hned v místě, kde přestane kopírovat rádius zadního kola, a pokračuje skrze spoj horní rámové trubky a zadní stavby až k zámku sedla.

U zadní stavby Merckx vsadil na dělené provedení sedlových vzpěr, oválný průřez a aerodynamické tvarování takřka ve dvou třetinách délky. Řetězové vzpěry pak kombinují průřezy obdélníku a trojúhelníku s jediným cílem, totiž nenechat uniknout bez efektu ani jeden watt jezdcovy energie. Pochválit nutno i vkusné vedení bodnutí útroby rámu, kdy do něj mizí hned za hlavovou partií a ukazují se opět až těsně před cílovým komponentem, jenž má být řadicími pákami ovládán. Podobně je to v rámci možností i se zadní brzdou.

JEDNODUŠE K CÍLI

Rám obléká mechanickou sadu Campagnolo Super Record, z nejvyšších pater nabídky jsou i řídítka a představec FSA K-Force. Jediným doplňkem, na nichž absentuje barva toreadorovy mulety, jsou zapletená kola Lightweight Sprint.



KANIBALŮV SYNDROM

Po prvotním studování katalogů o technologiích, specifikách a slibovaných vlastnostech konečně nastala chvíle pro akci. Už na jejím počátku lze odhalit specifikum Merckxovy stavitelské školy – nižší a zároveň delší posed. To dovoluje dokonalé řezání vzduchu a zaujetí pozice dravce chystajícího se zaútočit. V hlavě mi hrají černobílé záběry ze sedmdesátých let, kdy Eddy ve své typické pozici ujížděl soupeřům, kteří se nedobrovolně stávají pouhými staty jeho heroického výkonu. Se stejným odhodláním vyrazím i já vstříc

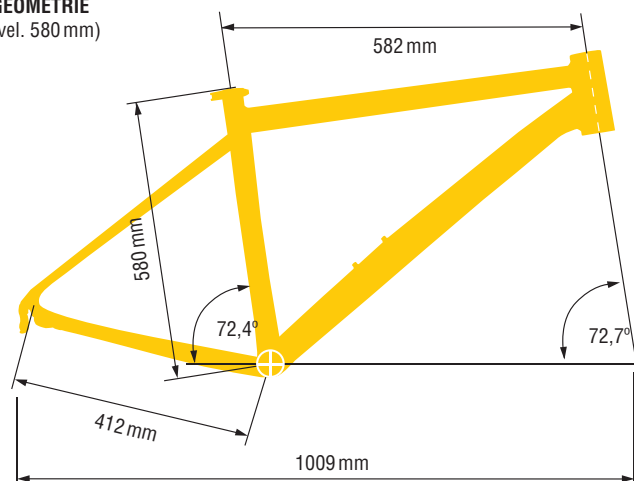
prvním testovacím kilometrům. Díky delší stavbě stroje nelituji volby kratšího představce.

Záhy je mi odhalena nejsilnější stránka tohoto kola – akcelerace. Odpich jak Ferrari, letmo se podívám za sebe, zdali nezůstaly na asfaltu kouřící zbytky gumy z dezénů. Naštěstí se Tufa, česká obuv kanibalova, zakously do podkladu a poskytly kolům dosti opory pro skvělý záběr. Docílení požadované rychlosti je otázkou několika okamžiků v jakémkoliv režimu, tedy rovinném či vrchařském. Dosahují letové hladiny vždy brzy a hladce.

Když se snažím rychlost udržet na konstantním tempu, je ale stroj o něco méně poslušný, než bych si představoval. Zklidňuje se až při přechodu do spodního úchopu kompaktních řídítek, mizí jeho živost ve stopě. Dochází mi to – je po otci a nemá rád jakoukoliv stagnaci, uklidnění, zpomalení. O něco více skloněná pozice navíc láká k opětovnému zrychlení, jen obava z vyplývání energie ještě před prvním kopcem drží nohy na uzdě. Pozice s rukama ve spodním oblouku odhaluje snad jedině slabší místo celku. Je jím nutnost velkého vytočení palce při snaze o zařazení těžšího převodu. Ostrý lom řídítek s menším přesazením, který se mi zdál dokonalý v horním úchopu pro pohodlné zapření dlaní, si zde vybírá svou daň v komfortu řazení.

Výškové metry ve stoupáních naskakují dle očekávání skoro samy. Ono ve chvíli, kdy jezdec má pod sebou kolo, jež je i včetně pedálů pod povolenou hmotnostní hranicí UCI, se není ani čemu divit. Přesto vnímám malou boční flexi. Několikrát se zkušebně opírám do pedálů a strohá jízda do kopce se mění v intervalový trénink. Nelze totiž s jistotou tvrdit, odkud se tento pocit poddajnosti bere, ani jej lokalizovat. Na druhou stranu tato prověrka potvrzuje fakt, že na jízdní vlastnosti žádný negativní vliv nemá. Nakonec se smírju s tím, že původce neobjevím, a raději se soustředím na udržení tempa

GEOMETRIE
(vel. 580 mm)





EDDY MERCKX EMX 7

materiál rámu

Carbon CL+620 OSR – 1K

vidlice

Carbon Aerofork – 1K

zapletená kola a galusky

Lightweight Sprint, galusky Tufo Elite Ride 23 mm, hmotnost kol 820/1220 g (včetně galusek, upínáků a kazety)

sada

Campagnolo Super Record (kazeta 11–25 zubů, kliky s převodníky 53/39 zubů)

doplňky

FSA K-Force, Specialized Ronin, omotávka Prologo

velikosti

500–600 mm

hmotnost

6,44 kg (velikost 580 mm, bez pedálů)

cena

210 000 Kč

a tepové frekvence v rozumných hodnotách. Uhlíková pletenina udržela své tajemství a já s tímto zjištěním dosahuji vrcholu stoupání.

Rám je současně velmi pohodlný, což se vzápětí kladně podepisuje i na chování stroje ve sjezdu. Velmi klidné vedení v zatáčkách nerozhodí ani sem tam nalepená záplata na unaveném povrchu brdských silnic, stroj se i přes spíše jankovité chování při nástupech či lehký neklid při udržování tempa chová rozvážně i při ostrém náklonu v serpentínách. Je ale fakt, že tento projev je nejsilnější při spodním úchopu. Tehdy kolo sedí v zatáčkách jako přibité.

Testovaný stroj byl sestaven a připraven pro konečného majitele, proto je patrná snaha o navýšení pohodlí – sedlo Specialized Ronin do jinak evropského vybavení moc nezapadá.

UTŘÍT KREV Z KOUTKU

Venku se pomalu šepí, obloha se opět halí do olověných mraků a kanibal je syt. Stojí v klidu vedle mého stolu a já si říkám, v čem je vlastně tohle kolo jiné než ta ostatní, co jsou stejně jako on na špičce nabídky. Technologie, materiál, tvarování nebo použité konstrukční prvky, to je jen jedna věc. EMX-7 používá osvědčené i vlastní, jako ostatně každý lepší stavitel. Druhou a o poznání silnější vlastností je energie člověka, jehož jméno kolo nese. Eddy Merckx je prostě legenda, doposud jezdí na kole a navíc cyklistice stále něco dává. Jeho chuť vyrazit kupředu, nezůstávat skryt v šedi průměrnosti, snaha rvát se o každou špetku lesku slávy jako by byla v kole zakořeněna. Nezáleží na tom, jestli jde o profesionální úspěch, nebo jen vylepšení vlastního času.

Eda Pinkava

Foto: Tomáš Tesař, Rudolf Hronza



FOR BIKES

3. JARNÍ VELETRH CYKLISTIKY



Souběžně probíhající veletrhy:

FOR OUTDOOR

1. VÝSTAVA VYBAVENÍ A POTŘEB DO PŘÍRODY

FOR CARAVAN

3. VÝSTAVA OBYTNÝCH AUTOMOBILŮ A KARAVANŮ

PVA
EXPO PRAHA

www.forbikes.cz

30. 3. – 1. 4. 2012