



Kvalitní základ, skvělý výsledek

JMÉNO FONDRIEST JE V DOMÁCÍCH KONČINÁCH ZNÁMÉ. JEHO NOSITEL A BÝVALÝ SKVĚLÝ ZÁVODNÍK MAURIZIO TOTIŽ DO NAŠÍ REPUBLIKY I NA SLOVENSKO POMĚRNĚ ČASTO ZAVÍTÁ A ŘADA Z NÁS TAK MÁ MOŽNOST POTKAT SE S NÍM NEJEN NA VÝSTAVÁCH, ALE I PŘÍMO V SEDLE KOLA. ANO, MAURIZIO STÁLE HODNĚ JEZDÍ. A CO MŮŽE BÝT LEPŠÍM PŘEDPOKLADEM KVALITY PRODUKTU NEŽ FAKT, ŽE JEJ JEHO ZKUŠENÝ STVOŘITEL SÁM POUŽÍVÁ, BA CO VÍC, ŽE VLASTNÍ ZKUŠENOSTI PŘENÁŠÍ DO DALŠÍHO VÝVOJE?

FONDRIEST

TF1



Model TF1 byl již delší dobu v hledáčku pro exkluzivní redakční test. Kolo není pouhou sestavou drahých a samozřejmě lehkých komponentů, ale spíše se podobá mistrovskému dílu. Fondriest je z těch značek, jimž nechybí ono potřebné charisma, kouzlo, jímž si cyklisty podmaní, přitáhnou je a nepustí. Navíc v případě testovaného kola byla možnost zakázkové stavby perfektně využita, tenhle kousek ladí až do posledního detailu. Stačí zběžný pohled na červeno-bílo-černou barevnou kombinaci, do níž dokonale zapadají prakticky veškeré komponenty, jako jsou kliky FSA K-Force Light s měřičem výkonu, řídítka a sedlovka stejné značky, pedály, zapletené sety. Designovým hrátkám tak neunikly ani drobnosti, jako jsou brzdové bovdeny, čelisti brzd, pedály nebo titěrné červené redukce na ventilk.

A POD KABÁTKEM?

Specifikace hovoří o stavebním materiálu rámu HMF30, nejlepším, který lze od daného dodavatele získat. Jeho vlastnosti podporuje i profilace trubek. Spod-

ní rámová trubka mění tvar směrem ke středovému pouzdru z téměř trojúhelníkového v horizontálně zploštělý ovál. Ten svými okraji kopíruje šíři pouzdra, které pracuje s klasickými miskami středu. Stejně konzervativní je i hlavová partie s ložisky stejného průměru, a to 1 1/8". Originálně naopak působí horní rámová trubka, měnící se cestou od hlavové ze čtverce v kruh. Navíc se mírně vzpíná do oblouku směrem ven ze základního trojúhelníku. Obdélníkový monostay zadní stavby přechází v kapkovité vzpěry, jež posléze před patkami z hliníkové slitiny pokorně přijímají průřez kruhu. Frézování a ostré hrany patek zajímavě kontrastují s jemnými křivkami karbonových částí. Také tvarování nohou vidlice si pohrává s přechody mezi kruhem, oválem a nepravidelným vícehranem.

JEN TO NEJLEPŠÍ

Pokud jsme již zmínili něco z výbavy stroje, sluší se vyjmenovat i zbytek. Řazení obstarává elektronická sada Shimano Dura-Ace Di2, čemuž je přizpůsoben i rám. Absentují na něm veškeré návarky, jež jsou nahrazeny

EXKLUZIVNÍ TEST

FONDRIEST TF1

materiál rámu

Carbon HMF30, 3K

vidlice

Carbon HMF30, 3K

zapletená kola

Lightweight Standard III Milram Special Edition

sada

Shimano Dura-Ace Di2 (kazeta 11/25)

kličky

FSA K-Force Light SRM (převodníky 53/39)

doplňky

FSA, Prologo, TRP, Speedplay, Vittoria, Nokon

velikosti

XXS-XXL

hmotnost

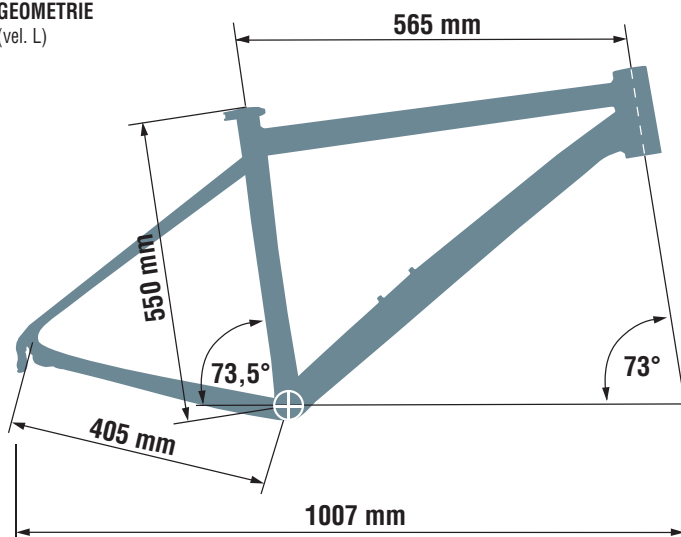
6,92 kg (vel. L – 550 mm, bez pedálů)

cena

279 990 Kč

GEOMETRIE

(vel. L)



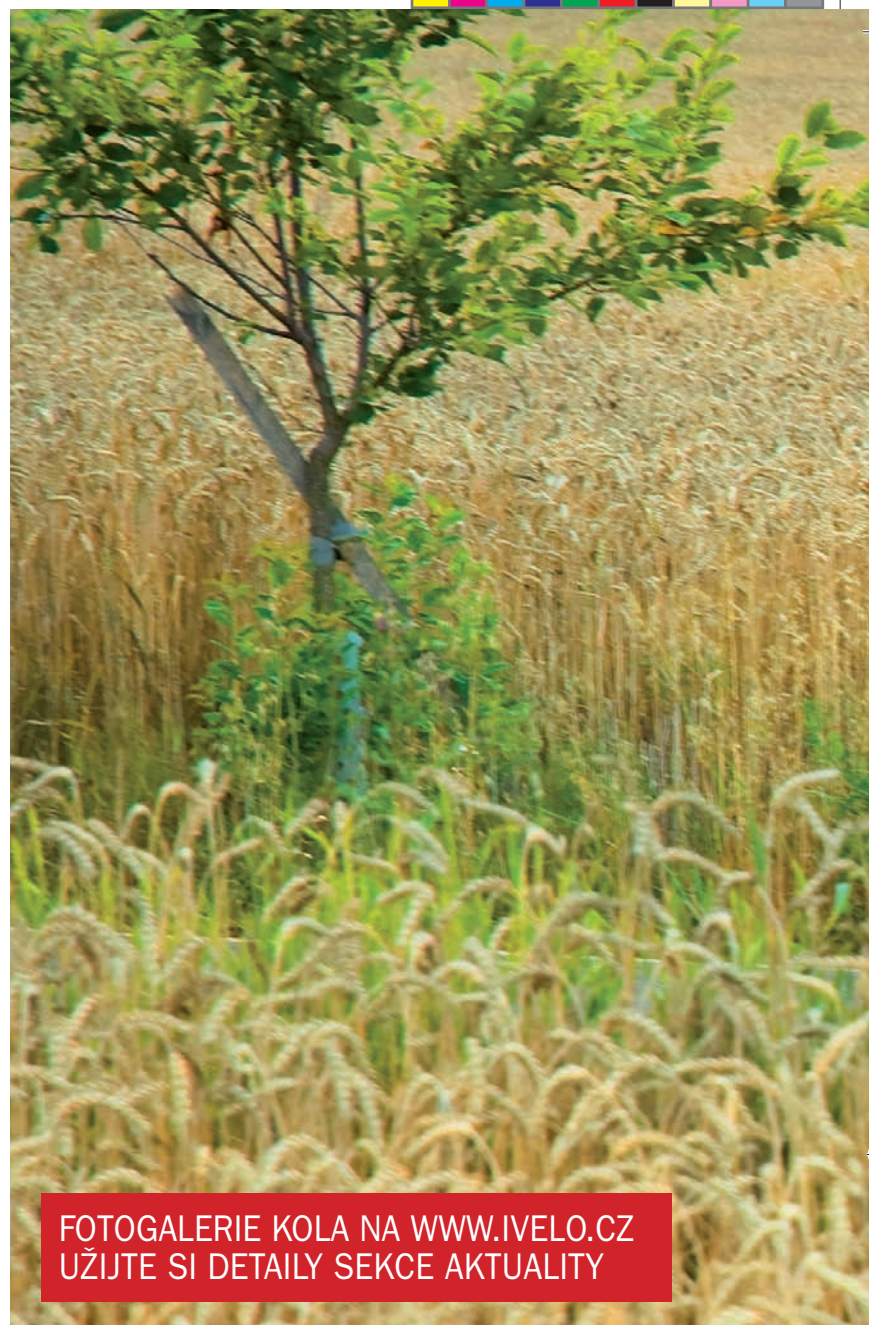
otvory pro kabely. Kromě komponentů FSA padla volba na brzdy TRP, jež mají za úkol krotit celek skusem ráfků zapleteného setu Lightweight Standard III. Chybí doplnit pedály Speedplay a sedlo Prologo Scratch. Takto vybavené kolo váží 6,92 kg a stojí 279 990 Kč (oba údaje včetně kompletního měřiče výkonu SRM, hmotnost bez pedálů, vel. L).

ZA VÝKONEM S BRATRY WATTEM A VOLTEM

Přípravu na jízdu provázely myšlenky na pokrok, a to nejen pro elektricky ovládané řazení, ale i díky přítomnosti měřičího přístroje SRM. Cyklistika se v tomto případě přesunula ze škatulky zábavného využití volného času do oblasti zcela propracovaného přístupu ke zvyšování výkonnosti. I to je ale pro řadu z nás zábava.

Objevování vlastností tohoto stroje nebylo úplně obvyklé – chyběla nutnost na cokoli přivykat, chybělo odhalení slabých stránek, zůstalo jen postupné zjišťování dalších a dalších předností. Stačilo pevně se zaklesnout do lehce nataženého posedu a vyrazit směrem k výzvam trasy.

Při prvních kilometrech moji pozornost často odváděla malá krabička na řídítkách a každé kratší stoupání bylo podrobováno testu práce nohou. 350 W, 400 W, 420W... kolik ještě lze z pedálů vymáčkнуть? Bylo potřeba se nabažit možnostmi moderního přístroje, aby se myšlenky vrátily ke kolu jako celku. Po nastavení kokpitu odpovídající jezdcí se stroj chová velmi klidně, není cítit ani zbla zbrkllosti. Naopak dokázal udržovat vytyčený směr i ve chvílích, kdy moji pozornost zaměstnávaly elektrohračky.



Jen občasné zabučení připomnělo, že i řazení spolehlivě vykonává svoji práci. Vlastně jsem na něj po celou dobu nemyslel, nevěděl o něm, jen o tom, že se na něj mohu spolehnout. Dokonalá odezva řadicích prvků na jemné poklepávání prsty na spínače zcela odsouvá do pozadí původní nedůvěru v kombinování sady s převodníky jiné značky – konkrétně FSA. U Di2 je prostě stále prostor pro objevování nových dovedností a zatím nikdy nešlo o zkušenost negativní. Přejít z řazení mezi převodníky je i při snaze o cílené hledání slabších míst zcela plynulý, ať je prověřován při letu po rovině s větrem o závod, nebo při razantnějších změnách tempa a simulovaných nástupech v oblíbených testovacích stoupáních okolo Berouna. Zapomenuto je i původní dilema, zdali je tolik elektroniky potřeba, tiché pohvizdování systému je uhrančivé a navíc svou nekompromisně spolehlivou a přesnou prací jezdců rozmazluje.

Spolu s prací servomotorku je zde ale i další zvuk, a to specifické rezonování karbonových kol na hrubém asfaltu. Až v tuto chvíli si plně uvědomuji, že velkou část vlastností jízdního projevu je nutné přisoudit právě jim. S Lightweighty máme již dost zkušeností, a tak vím, že dokáží postrčit kolo o kategorii výš právě v oblasti výkonu. Ale kam lze posunout už beztlak kvalitní stroj? Ukazatel porovnávací naše dosavadní zkušenosti s různými silničkami ukazuje v tomto případě na maximum, na špičku světové produkce, na níž se netlačí příliš mnoho kol. Jeď a nezkoušej vymýšlet něco originálního, nehledej, kde nic není, říká mi vnitřní hlas.

Neposlouchám a spouštím se klikatou silnicí k Berounce. Ta by měla provéřit jistotu vedení ve sjezdech. Přední kolo poslouchá povely bez náznaku



nevole, náklon dokáže i bez zásadního pohybu řídítky vykrojit oblouk dokonale kopírující bílou čáru na krajnici, a to bez sebemenšího pocitu nejistoty. Jediným rušivým momentem se v těchto okamžicích zdá funkce brzd. Na tolik karbonu v akci jsem se ještě nikdy nespolehal a uhlíkové čelisti snažící se ve chvíli potřeby promáčknout stěnu ráfku ze stejného materiálu pro mě byly velkou neznámou. Síla efektu sice přesvědčila o tom, že se nemám čeho obávat, ale zdálo se mi, jako by vyšší tlak čelistí měl vliv na plynulost projevu, jako by byl v těch chvílích cítit spoj ráfku. Začal jsem tedy s tímto jevem počítat a nemohu říci, že by byla jakkoliv narušena jistota průjezdu ani v osvědčenějších zatáčkách.

CO VLASTNĚ ČEKAT VÍC?

Kdo by se mermomocí chtěl dočíst o nějakém zaváhání ve výčtu vlastností tohoto stroje, bude zklamán. Nejen vzhledem k ceně, jež by pohodlně vystačila na koupi slušného nového automobilu, ale i proto, že vše, co je na kole namontováno, je odzkoušeno tisícovkami kilometrů v praxi. Už dávno odeznělo vycvaknutí treter ze speed-playů a stroj stojí trochu posmutněle v koutě redakce. Nebyl přece sestaven pro zevlování u stolu! A tak rychle dopisuji poslední řádky a znovu se těším do jeho sedla. Jeho charisma je příliš silné.

Eda Pinkava
Foto: Rudolf Hronza

